

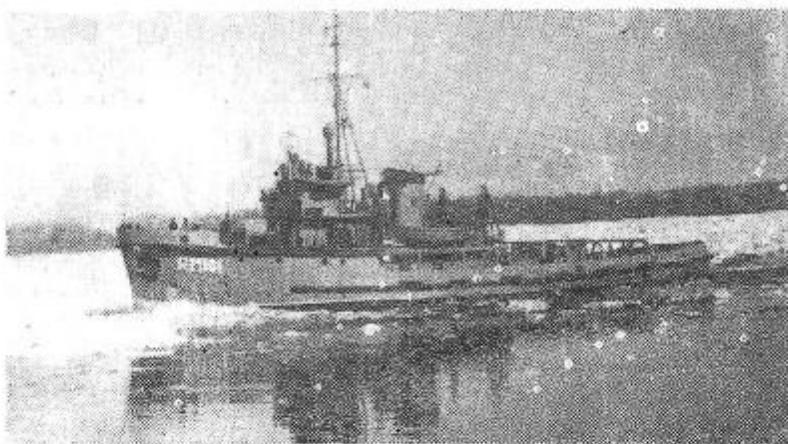


Nr. 18 (1-2 / 1993)



# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ



Acte de eroism în jurnalul de bord al remorcherului maritim „101” — pag. 15

COPERTA I: Nava hidrografică „Lt. c-dor STIHL EUGEN”  
COPERTA IV: Nava „GRIGORE ANTIȚĂ”

**COLEGIUL DE REDACȚIE:** Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar general de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC, lt. major Marian MOȘNEAGU, redatori; Corector: Floare BRANZA; Dactilografie: CARCEANU Rodica; Fotoreporter: Valentina CIUCU; Corespondență, expediție: plt. Didel VIDRASCU.

Tehnoredactare: George SĂRBĂ

Responsabil de număr:  
Locotenent-major Marian MOȘNEAGU

Echipa de tipografi: A. STOIAN, C. RÂDOI, M. ILIE, D. DUCA, L. LETCA, F. PIRLOG.

Redacția: CERCUL MILITAR  
CONSTANȚA

strada Traian nr. 29, telefon  
61.81.27; 615700/238

C-da nr. 11

- O viață dedicată marii pag. 4
- Zodia călătorilor clandestini pag. 9
- Constanța—Rotterdam — polii tranzacțiilor europene pag. 13



● Samavolniciile „actului frâțesc” de condamnare a navelor de luptă românești

pag. 16

● De ce se tem americanii

pag. 19

● Magazin

pag. 23—26

Antrenamente la limita măximei competente pag. 5



Rondou pe o mare de gradul V pag. 6—7

**Marina Militară — factor de  
stabilitate în asigurarea securității  
și intereselor naționale  
ale României**

# MAREA NEAGRĂ '93

Complexitatea deosebită a situației politico-militare actuale, în cadrul cărții procesele din Europa de est sunt considerate ca fiind cele mai radicale, cu consecințe imprevizibile, precum și poziția geostrategică a României, impun o evaluare atență a situației create în zona Mării Negre în urma desfășurării Tratatului de la Varșovia și, mai ales, a dezintegărili fostei U.R.S.S.

In promovarea intereselor fiecărui stat riveran, componenta maritimă militară joacă un rol esențial atât în timp de pace, cât, mai ales, în situații de criză sau de conflict.

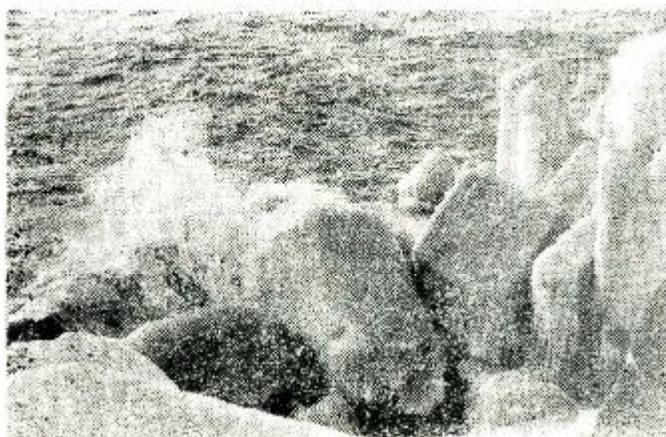
Floile militare sunt considerate forte universale și mobile, apte să îndeplinească un cerc larg de misiuni, independent sau în cooperare cu alte categorii de forte, uneori la mari distanțe de locurile de bază permanente și în condiții hidrometeorologice grele. Unele state puternic dezvoltate economice consideră chiar că scopurile poliției lor pot fi atinse prin folosirea forțelor marinei militare și, în consecință, utilizează metoda unei prezențe active, sub diferite forme, în diferite zone ale globului, în timp de pace.

O flotă militară raportată la interesele politico-militare și ale României trebuie să sustină acțiunea politico-diplomatică de promovare a intereselor sale, contribuind astfel la soluționarea evenualelor diferențe, înainte ca acestea să degenereze în conflict armat; acest fapt evidențiază rolul de factor de stabilitate al Marinei Militare în actuala conjunctură politico-militară din zonă, dar și de instrument operativ credibil, în măsură să protejeze interesele naționale ale statului român pe mare și fluviu, în timp de pace și în condiții de criză.

Marea Neagră, deși închisă, reprezintă pentru România o cale vitală de legătură economică cu lumea, cu diverse civilizații și culuri, de evitare a unei izolări ce i era hărăzită în trecut de puterile continentale din jur.

Teritoriul dobrogean și principala arteră de navigație din Europa — fluviul Dunărea și canalul Dunăre—Marea Neagră — sporesc importanța economică și militară a acestei zone.

Conjunctura politico-militară și economică actuală,



cind fiecare stat riveran Mării Negre caută să-și rezolve cît mai favorabil, prin prisma proprietelor interese, toate problemele cu care se confruntă, inclusiv problemele militare, îndreptățesc România să acorde zonei de sud-est o importanță majoră în cadrul dispozitivului strategic de apărare.

Dimensiunea forțelor Marinei Militare a României nu a fost și nu trebuie să fie condiționată numai de lungimea litoralului maritim și a fluviului ci, în primul rînd, de dimensiunea intereselor pe care statul român le are pe mare și fluviu, raportate la posibilitățile economice și la nivelul de dotare ai forțelor navale ale celorlalte state riverane.

Interesele și obiectivele economico-sociale de importanță națională și, parțial, continentală, specifice acestui perimetru, condițiile fizico-geografice caracteristice zonei, impun o orientare realistă a politicii de dezvoltare a puterii militare maritime și fluviale românești, care să proiecteze clar misiunile Marinei Militare proprii în timp de pace și în situații de criză sau conflict.

In situații de criză sau de tensiune, Marina Militară a României trebuie să fie în măsură să exerceze o supraveghere eficientă a evoluției situației din zonă, să acioneze pentru neutralizarea tentativelor de limitare a liberei navigații și de împiedicare a activității economice din mare, liberă sau de violare a suveranității naționale.

Prevenirea și descurajarea actelor ostile se poate realiza printr-o prezentă credibilă și stabilă în spațiul maritim și fluviul de interes.

In caz de conflict, Marina Militară asigură apărarea comunicatiilor maritime și fluviale proprii, prevede și respinge agresiunea asupra litoralului propriu, sprijină trupele de uscat ce duc acțiuni de luptă pe direcție de litoral și fluviu, integrându-se armenos în efortul strategic de apărare.

Limitindu-ne la zona de sud-est, acțiunile militare pe mare, fluviu și pe uscat se vor desfășura în cooperare cu alte categorii de forțe ale armatei și forțe teritoriale, pe baza unei concepții unitare, în cadrul unei operații de nivel operativ-strategic.

Realizarea scopurilor apărării în zona de S-E se va face prin producerea unor însemnante pierderi inamicalului naval și terestră, împiedicarea și respingerea debarcării desantului maritim și a fortării fluviului Dunărea, cîștigarea ulterioară a inițiativelor și creației condițiilor pentru refacerea integrității teritoriale.

Pentru a se putea realiza scopurile operativ-strategice trebuie să acordăm atenție perfecționării continuă a structurilor organizatorice ale Marinei Militare, în strînsă corelație cu evoluția situației geo-politice din bazinul de vest al Mării Negre.

Marina Militară, categorie de forțe ale armatei are în compunere statul major, mariile unități și unitățile de nave maritime și fluviiale, mariile unități și unitățile terestre de apărare a litoralului, precum și unitățile și formațiunile de asigurare de luptă și de logistică.

Căpitan de rangul I  
Mircea GRECEANU

(continuare în pag. 11)

— Domnule contraamiral, este sătul faptul că un ofițer de marină, atunci cind își prezintă „cartea de vizită”, de regulă începe cu prezentarea anilor petrecuți la ambărcare. În această idee aș risca o primă întrebare: cîți ani de ambărcare avești și care sunt principalele repere ale carierei dumneavoastră de ofițer?

— Nu-ăz putea afirma că ar fi ceva spectaculos în cariera mea de ofițer de marină. Pur și simplu am tratat cu toată seriozitatea chiar de la gradul de locotenent, în 1959, pînă la gradul de amiral, atît profesia de marină cît și calitatea de ofițer. Atît gradele ce mi s-au acordat cît și funcțiile pe care le-am îndeplinit au fost, zic eu, un rezultat firesc al profesionalismului. Gradul de amiral l-am obținut după 32 de ani de carieră (în 1991) iar funcțiile îndeplinite pînă la cea de comandant al Diviziei de Mare au fost, în ordine: comandant unitate de luptă (trei ani), ofițer secund (doi ani), comandant de navă (cinci ani), șef de stat major de unitate de nave (patru ani), comandant unitate de nave (opt ani). Între timp, am urmat cursurile Academiei Militare, am fost detasat la NAVROM (doi ani) — comandant de navă comercială și am funcționat ca șef de catedră la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” (patru ani). Vorbești de o „carte de vizită”? Excepțial perioada de doi ani cit am urmat Academia Militară, cursul postacademic și cea de cînd am fost numit comandant al Diviziei de Mare, întrucît în timpul cit am lucrat în invățămînt am condus practica studenților ambărcați pe nava-scoală „NEPTUN”, aș putea spune că am petrecut cam douăzeci și șapte de ani ca ofițer ambărcat.

— În timpul evenimentelor din decembrie '89 erați șeful catedrei de practică marinărească din Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” (azi Academia Navală) și, după ștîința mea ați fost angajat în aceste evenimente. De altfel ați avut o contribuție însemnată la rezolvarea unor momente critice. Ne puteți relata cîteva momente semnificative?

— După cum știți, începînd cu 17 decembrie, după decretarea sării de necesitate, toți militarii au fost consemnați în casări. Cu toate măsurile restrictive impuse de dictator pentru ca armata să nu aibă cunoștință despre situația reală din țară și să accepte doar comunicatele oficiale transmîse prin mass-media, ofițerii din Institutul de Marină organizaseră un sistem de ascultare a posturilor străine astfel cît eram la curent cu cele ce se petreceau la Timișoara, București, Cluj, Sibiu și în alte localități. Pentru noi era clar: sfîrșitul dictaturii era iminentă.

Inca din 21 decembrie cînd dictatorul a emis acel ordin aberant de a se trage în demonstranță, am discutat cu ofițerii din catedră, cu alți ofițeri — căpitanii de rangul

## De la locotenent la amiral — o viață dedicată marinei

### INTERVIU

cu domnul

contraamiral Nicolae EREMIE,  
comandantul Diviziei de Mare

I Titus Dama, Ernest Daisa, Marin Pena, căpitanul de rangul II Traian Moșoiu și alții și am luat hotărîrea: NU VOM TRAGE în demonstranță. Demonstranții nu reprezentau înamic pentru armată.



Pentru dictator și dictatură, da. De cînd s-ar fi ajuns totuși în situația de a ieși și noi în stradă, eram hotărîți să trecem de partea demonstranților. Sînt convins că ar fi scăcut acest lucru mulți dintre ofițerii și studenții din Institut. În dimineața de 22 decembrie am mers la Comandamentul Marinei Militare unde, într-o discuție cu conducerea Marinei Militare — domnilor contraamirali Constantin Iordache și Gheorghe Anghelescu mi-am expus punctul de vedere. Domnilor lor mi-au spus că Marina Militară nu va aciona împotriva demonstranților fapt confirmat de altfel, de evoluția evenimentelor. Lc-am adus la cunoștință că în această situație se poate conta pe Institutul de Marină.

După cum se știe, în seara de 23 decembrie la gară s-a ivit o situație critică, cu trageri intense. Am reușit să restabilesc ordinea, din jericire fără morți sau răniți

și am contribuit la refacerea traficului feroviar asigurînd, totodată, și un dispozitiv de apărare.

In dimineața zilei de 24 decembrie conducerea Marinei Militare m-a desemnat să iau comanda miliiției județene și a procururării civile. După două zile, în Constanța și celelalte localități, ordinea era asigurată. Constanța ar fi putut fi un al doilea Sibiu, dacă nu chiar mai mult. Din jericire nu s-au petrecut lucrurile de la Sibiu deși, poate, în scenariul evenimentelor s-ar fi dorit acest lucru. Am luat măsuri de asigurare a liniei de pe timpul sărbătorilor de iarnă, de protecție a depozitelor de alimente și magazinelor, asigurîndu-se o aprovizionare fluentă a populației.

Pînă pe 5 ianuarie 1990 politia își intrase în atribuții iar în jurul datei de 20 ianuarie principalii răușăcători — hoți, tîlhari, crimiinali, care au profitat de evenimente și au evadat erau deja retrinuți pentru cercetări.

E bine să se știe că Marina Militară, incluzîndu-se, evident, și celelalte forțe de șose din zonă a contribuit în mod hotărîtor la victoria revoluției, la micșorarea numărului de victime.

Aceasta ar fi, în linii mari, aspectele legate de Decembrie '89. Sunt multe de spus, dar, apreciez că trebuie scrisă o carte pentru a putea reda exhaustiv desfășurarea evenimentelor. Va sta la dispoziție.

— Experiența indelungată acumulată la ambărcare și în funcții de comandă v-a desemnat ca fiind persoana potrivită pentru această funcție importantă. Ce măsuri ați întreprins pentru perfectionarea sistemului de pregătire de luptă la navele și la unitățile din subordine?

— În luna mai 1990 am fost numit la comanda marilor unități. Am avut (și am) astfel ocazia să-mi pun în valcare experiența acumulată, evident, ținînd cont de noile condiții. Intensificarea programului de instrucție, optimizarea lucrului în cadrul comandamentelor, al marilor unități și unităților, ridicarea nivelului de pregătire al cadrelor, îmbunătățirea condițiilor de viață a militarilor, toate acestea, avînd drept corolar creșterea capacității combative a unităților, au fost evidențiate de rezultatele obținute la aplicăriile, atît cele de anul trecut cît și din acest an. Apreciez că anul acesta am reușit să aducem deprinderile tuturor categoriilor de militari, dar mai ales ale cadrelor la un nivel destul de ridicat. M-am convins de acest lucru în cadrul aplicării desfășurate, la nivel Marina Militară. Condițiile de desfășurare și exigențele acestei aplicării, trebuie să recunoasc că nu le-am întîlnit în toată cariera mea de ofițer iar modul în care au acționat unitățile din subordinea mea mi-au dat reale motive de satisfacție.

Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN

(Continuare în pag. 22)

# — Marea Boastră cea de toate zilele —

*Spre limita maximei competențe*

## LUPTĂTORI ÎN ADÎNCURI

Un soare diafan, ca un ochi perfid de pirat, scăpată spre orizontul teluric camoflat de o nebuloasă hibernală râu prevestitorie. Din co-



SALT, în adâncuri...

manda de navigație, locotenentul major Nicu Olariu direcționează prava vedetei maritime „VENUS” spre coordonatele raionului de antrenament în care scafandrii de luptă vor tulbură adâncurile cu esențele lor „diversioniste”.

In purpura veșmintelor de neopren se miștă ayea ceva din instictul sanguinic al răpitorilor marini.

De-a lungul coastei, constelația portuară este străfulgerată ritmic de intermitențele luminoase ale farului.

La pupa navei, completul de dispozitive, accesori și instrumente aferente au aura unei truse de cult ancestral.

Locotenentul major Marian Lasca, șeful de scufundare, rememorează punct cu punct, secundă cu secundă, algoritmul pătrunderii la obiectiv. Odată lansată la apă barca pneumatică, maștrii militari clasa a III-a Eduard Bădescu și Marian Isaac incep ritualul. Vîntul

in rafale îi zbîntuie pe creste de val, amenințind să-l răstoarne.

Temperaturii scăzute din aer i se opune incandescența unor trupuri atletice. Vizibil crescîndă, tensiunea interioară palpită în indirijirea privirilor iscoditoare. Motorul „Johnson” marca „Sea Horse” înărișează habotnicia „oamenilor-amfibii”. În totă această acerbă confruntare cu intimitatea mării, locotenentul major Nicolae Giuglea, experimentat cerește marin și pasionat cunoșător al tainelor războului sub apă, îmi dezvăluise deunăzi mobilul unei anumite doze de temeritate, aventură care constă tomai în capacitatea de convertire a lucidității cu care plongeză luptătorul în adâncuri în captivitate revelație a miracolului revenirii la suprafață. Mereu într-un alt context, pe un alt drum, cu o tactică nouă și în condiții hidrometeorologice altele decât cele anticipate. Dinecolo de arealul planctonului marin, în umbra acelei unduitoare cortine în care își oglindescă în mod ostentativ chipul și imaginea, scafandrul de luptă își descompune tridimensional vectorul existență: în planul rațiunii, al disponibilităților locomotorii și respiratorii precum și al automatismelor de execuție. În cel al afectivității, supraviețuirea se transformă, parcă, în uitare; o uitare de sine acompaniată doar de tăutul timpanelor, de ciclicitatea adaptării la mediu și estimarea continuă a parametrilor funcțiilor sale vitale.

Indiscutabil legăt operațional unul de celălalt, cei cinci scafandri devin independenti de navă. Autonomia și autocontrolul se impun de la sine. La circa 15 metri adâncime, sergenții angajați Mihai Pitorac și Marian Nedelciu, își desăvîrșesc metodice „opera”. Mina plantată cu calm și dexteritate pe chila de ruliu a epavei va proba certitudinea reușitei multor posibile acțiuni ofensive.

Un mecanism de orologie etalonată în timp fatalitatea. Trombe uriașe propagă către navă socul infernal al exploziei.

Unu cîte unul, scafandrii sunt ajutați să urce la bord. Șfiechuirile vîntului îi fac să intre în scurt timp

în rezonanță cu tremurul valurilor și împreună cu acestea să se armonizeze cu trepidațiile motoarelor care reduc nava pe drum de întoarcere.

O lună misterioasă anticipatează împlinirea profeției unei eclipse.

Cu fiecare planare deasupra mării, între chingile unei parașute, cu fiecare plonjare într-o mare pe cît de complice pe atît de ostilă și fiecare nouă formă de relief subacvatic deslușită sub tălpile scufundătorului, subordonatii căpitanului de rangul III Paul Chiron împing pînă la limita maximei competențe verticalitatea propriilor deveniri.

„Aventurieri” emancipați, scafandrii de luptă survolează o lume a tăcerii în care se vor anonimi doar prin performanță de a risca cu prețul complacerii în normalitatea unor conveniențe strict profesionale, dincolo de care redevin ei însăși — campioni propriilor competiții cu natura dinăuntru și din afară slinjei lor...

*Locotenent major  
Marian MOȘNEAGU*



Din nou, pe punte

# — MARELE DILESPERĂ CEA DE ÎMBOB ZIUA —

## FURTUNA

Simbătă, după-amiază de noiembrrie, plumburie, strivită sub plafonul norilor ce ating acoperișurile, turlele catedralelor, catargele naivelor. O ploaie măruntă, cenușie, face cocktail din nave, case, străzi, scuare, murdărind luminile prelipse pe geamurile restaurantelor, odată cu acorduri estompeate de muzică. Străzi puști, străbătute de un dulce spleen de week-end sau, mai cu nuanță locală spus, un timp de stat pe indelete la o tăcă, într-un bârulet curătel, cu muzică în surdină și o chelinerită frumoasă. Orașul port se odihnește odată cu marea ce respiră abia, blaszat, la picioarele falezelor sale. Din acest peisaj conștănțean de sfîrșit de săptămână, oamenii se extrag, se smulg cu sila din dulceața spațiului intim și, desigur, dispoziția nu este una sărbătoarească.

Rînd pe rînd, atrași parcă impotriva dorinței lor firești, de implacabila forță a ordinului, oamenii din schimbul liber urcă la bord. Un tinăr scafandru, încă cu ochi de adolescent, mă întrebă, cu îngrijorare stingaci ascunsă, dacă ne vom întoarce pînă joi. De ce joi? „Flindcă — spune din virful buzeelor — seot actele” — și privește preocupat prin hublou.

Inginerul Mihai Constantinescu, specialist al „PETROMAR”, cel care marină nefiind, pătimește nevinovat dimpreună cu marinarii — cum sună cu ironie camaraderească, textul de adoptiune la echipaj — s-a ridicat de la desertul mesei festive pe care doamna sa i-a pregătit-o de ziua de naștere.

Ultimul sosete doctorul Cristian Brînză parchindu-și în viteză „Dacia” pe cheu și poenind portierele. Fără comandant, doctor și... bucătar, of course, „Emil Racoviță”, nici nu se gindește să lasă în mare.

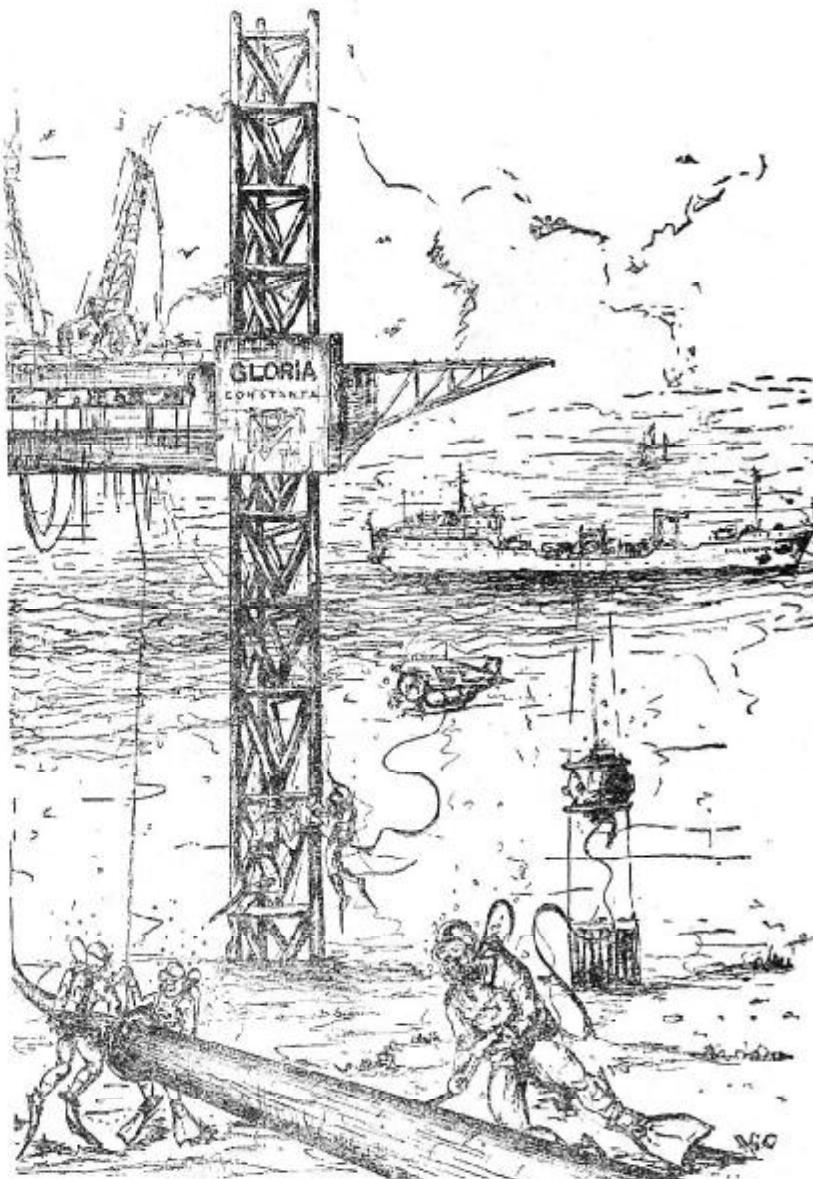
Prin radio, comandantul Stefan Georgescu comunică port-controlului plecarea navei și cere situația traficului în bazinul portuar. O voce obosită neagă scurt, cu aerul că se minunează „Ci-n să iasă domle la ora asta?” „Parima prova mola! Mola springul!” — comenzi sună sacadat și nava reacționează prompt. „Racoviță” se desprinde înainte de lingă sora sa „Antipa” și ajunge în mijlocul bazinului. „Stop mașina! Schimbăți pavilioanele! Încearcă înainte!” Ne dirijăm spre ieșirea din portul aflat sub anestezia acestui week-end, adevărat tabu post-revolutionar, în care nimic nu mișcă.

Ora 16,56, trecem printre ochii roșu-verde ai farurilor de la intrarea în portul vechi și urmăram semnalul balizat. În comandă liniștea și rutina sedimentează, estompind agitația plecării. Rare, vocea comandanțului dictează „caligrafie” o comandă.

Ora 17,15 — am ieșit printre digurile noi, în marea liberă. Norii

se tirăsc atingind parcă valurile, cenușil și ele. Amurăște. Orizontul devine, treptat, o linie punctată, apoi o linie continuă de lumi, dintre care, desigur, fiecare o știe pe cea de la fereastra casei sale. După 45 de minute schimbăm de drum și punem cap N-NE, spre zona platformelor de foraj marin. Haloul de lumină — respirația marelui oraș — dispără după linia orizontului. În curând, cerul, marea și noaptea se contopesc. Nava strâ-

→



Grafica: Maistru militar clasa I Viorel OPRAN

# — Marea noastră cu de toate zilele —

←  
bate intunericul dirijindu-se spre puncta sa. Aparent o cantitate neînțelită în ecuația port-mare-ari-pelagul platformelor de foraj, această navă, „Emil Racoviță” (și sora sa „Antipa”), ce se pierde acum în noapte, este o rotiță de neînlocuit, în acest angrenaj, condiționând însăși nașterea și existența „insulelor” de cîte de po căre se extrage petroli. Căci „Racoviță”, ca și „Antipa” sunt nave de o clasă deosebită, unice, în felul lor, în Marea Neagră. Sunt nave de cercetare pe care, improvizind ad-hoc, le-am putea numi „nave-port-scafandri”. Fără aportul acestor echipaje de scafandri și marinari amplasarea platformelor, a jackelor, montarea conductelor submarine, într-un cuvînt acțiunea de foraj pe plateau continental al Mării Negre n-ar fi fost posibilă. Un corp de profesioniști de elită, puțin numeros, devine, asadar, condiția succesorului unui uriaș lanț tehnologic, legind miile de oameni, sănătatea naavale, utilizare specializate etc. avind ca obiectiv o adeverată speranță națională — extrageren petroliului. O sursă de energie vitală pentru tură, pentru noi toți. Un corp de elită pe care doar Marina Militară Română îl posedă în tot estul European și pe care, împlinindu-și menirea, îl pună la dispoziția nației. Un corp de elită din rîndul căruia amintim doar cîteva nume: Răduelu Feciu, Ninel Marinescu, Dumitru Dragu, Nicolae Enciu (acesta din urmă un „veteran” ce ne-a promis un istoric al întemeierii corporului lor profesional).

Acum, în largul mării, bătălia pentru petroli intră într-o nouă fază esențială — faza de înlocuire a platformelor de cercetare-exploatare, mobile, cu platforme fixe de exploatare. Timpul prezesează. Iată de ce, orice „ferastră” de timp favorabil, deschisă în furtunoasa lună noiembrie, trebuie exploataată și specialiștii PETROMAR solicită intervenția scafandrilor militari de mare adâncime. Iată de ce străbatem marea prin noapte, la bordul lui „Racoviță”. Iată de ce oamenii au fost simuliți din căldura și confortul căminelor lor.

Ora 18,30. Nava, bine lestată („stie să tină mare” — spun gazdele) spulberă cu prova valurile unei mări de gradul patru cace, evident, tînde să „alunecă” spre gradul cincî. Viteza vîntului — 17 metri pe secundă. „Unde-or și văzut asta „ferastră senină” exclamă cineva, adăugind un „compliment” mai puțin academic. Este clar că prognoza pe care s-a bazat solicitarea navei se dovedește din ce în ce mai puțin... probabilă. „Dar, se pare, merită încercat, nu-i aşa?” — exclamă aceeași voce. „Pe pielea noastră, of course!”

răspunde o alta — și reunite în cor, fac hăz de necaz și se întrec învențind sădice pedepse la adresa aceluia impersonal „cineva” care ne-a trimis pe mare, pe vremea astă. Și, într-adevăr, șansela de redresare a vremii scăză. Marea se montează puternic. După ora 20, marea ajunge la gradul cinci. Talazuri puternice lovesc cu furie prova și bordurile, măturind puntele. Mai avem circa o oră și ajungem la platforma „Atlas”. Furtuna bănuie sfidind prognozele și își urlă în sarturi furia. Cind prova se afundă în valuri nava vibrează.

Ora 21,10. Un miraculos pom de crăciun, luminat feeric, răsare din intuneric și valmășagul valurilor. Este platforma de foraj „Atlas”, lîntă noastră. Aparatele de bord



indică, însă, că forța vîntului oscilează între 22—24 m/s. Prova pulverizează din cind în cind cîte un val al cărui frate l-o îi inspiră pe Aivazovski. Un perete alb vine atunci spre noi acoperind o clipă geamurile comenzi. Ai atunci senzația că ești sub apă. Talazuri enorame mătură acum nava de la pupa la prova. Spuma albă pare fosforescentă și o lumină difuză face penetrabil intunericul. „Gavriliă” — numele de botez al motorului principal — se descurcă bine, strănit de mină dibace a șefului mecanic, Gheorghe Grad și a oamenilor săi.

Po comandă, secundul Viorel Ioan și timonierul Viorel Opran evocă furtuni de altădată. Cineva fredonează „Ah, de ce n-am săptă Vieti să te cint natură”.

Ora 22,45. Sîntem travers de „Atlas”. Forța vîntului a ajuns 27 m/s. Vom ancoră la 3 mile de „Atlas”. Rotățile elicei au fost reduse și zbaterea navei se simte și mai puternic.

Ora 23. — „Funda ancora!” Un huruit anunță că ancora a pornit spre adîncuri trăgind după ea lanțul, cintărind tone.

Ora 23,40. Ancora a rezistat doar 40 de minute și acum începe să grăbeze zgîriind fundul mării ca o uriașă gheare de pisică.

La bord, în comandă și în compartimente, tensiunea crește vertiginos, convertită într-o tăcere deplină în care zgormotele furtunii sănt și mai sinistre. Este clîpa astinală a comandanțului. Fără să spună, toți știu că, în mare parte, destinul navei și oamenilor depinde de singele reacții, priceperea și corectitudinea hotărîrii comandanțului în acest moment cu rezonanță dramatică. Si această hotărîre e luată. Pîndind intervalele dintre talazurile ce mătură puntea, o echipă alcătuitoră din maștrii militari Dumitru Drecea, Sava Decu, sergentul Octavian Olariu și soldatul Dumitru Ivanache aleargă la prova, la vînciuri. Un act care ar merita o decorație, dar cine se mai gîndește în așa ceva cînd privește în ochi neantul? — „Vira ancora!” Pînă „de nevoie” spre sud, cu furtuna înbrîncindu-ne din spate

Ora 2,55. Nava face un rondou ce pare riscant — mobile, oameni, obiecte, zboară într-un bord. Riscul e aparent însă. Este de fapt soluția bine cintărită de comandanț. Întoarsă cu 180° nava înfruntă acum cu prova furtuna, îndreptindu-se spre Nord, cu viteză redusă. Practic batem pasul pe loc toată noaptea așteptind să se potolească furtuna. Și, într-adevăr, odată cu zorii forța vîntului scade semnificativ. O dumînică dimineață ca o mahmureală fără sărbătoare, își face loc cu conțele pe toată nava. Oamenii sunt vizibili marcați de oboseală.

Comandanțul dă un exemplu tăcut dar clar. Sînt 14 ore de cînd stă în picioare, în comandă, sorbind din timp în timp o gură de cafea. Lîngă el timonierul Viorel Opran este una cu nava. S-a lumenat bine. În sfîrșit, vine ordinul ce ne cheamă în port. Bucuria ieșirii cu bine din furtuna, a revenirii, se îmbină cu gustul amar al aparentei inițialități a zbaterii noastre. Aparente, căci, recă spus, să încerceat materializarea unei șansă. Și, cum s-a vîzut, nu întotdeauna marea acordă această șansă. Rămîne ca perseverența și priceperea oamenilor să transforme în succes data viitoare...

Maior  
Costin CONSTANDACHE



# — MARINA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE —

## ANIVERSĂRI MARINE — 1993

**1 IANUARIE:** 85 de ani de la intrarea în vigoare a Tratatului de comerç și navigație româno-bulgar (1/14.01.1908).

**3 IANUARIE:** 50 de ani de la atacul cu torpile pilotate, executat de englezi la Palermo (03.01.1943). Au fost scufundate: un crucișător și o navă de transport.

**15 IANUARIE:** 115 ani de la începerea bombardării massive a Vidinului de către artilleria română de la Calafat (unele baterii erau armate cu marinari, iar comanda generală o avea Lt. col. Dumitrescu Meican — comandantul Flotilei române de Dunăre) — 15/27.01.1878.

**18 IANUARIE:** 215 ani de la redescoperirea (la 18.01.1778) de către englezul James Cook a insulei Hawaii care fusese descoperită inițial de către spanioli.

— 80 de ani de la înfringerea (la 18.01.1913) flotei turce de către cea greacă, la Tenedos (azi insula turcească Bozcaada).

**19 IANUARIE:** 75 de ani de la începerea răscoalei

marinarilor din flota austro-ungară de la Cattaro; dintre ei mulți erau români. Marinarii cereau dreptul popoarelor din Austro-Ungaria de a forma state naționale independente (19.01./31.02. la 21.01./3.02.1918).

**20 IANUARIE:** 75 de ani (20.01.1918) de la bătălia navală din largul insulei Imbros (nordul Mării Egee); a fost scufundat un crucișător german și unul grav avariat.

**22 IANUARIE:** 495 de ani (22.01.1498) de la descoperirea de către Cristofor Columb a grupului de insule din Marea Caraibilor în care este situat statul SAINT VINCENT și GRENADEINES.

**31 IANUARIE:** 575 de ani (31.01.1418) de la moartea lui Mircea cel Bătrîn — „domn pînă la marea cea mare”.

**28 FEBRUARIE:** 349 de ani (28.02.—02.03.1653) de la bătălia navală anglo-olandeză de la PORTLAND. Olandezii au pierdut mari: 11 nave de război, 30 nave comerciale, 2.000 de morți; englezii au pierdut o singură navă de luptă.  
P.G.

## SISTEMUL DE RADIONAVIGAȚIE „LOCSTAR”

Așa după cum este cunoscut, NAVSTAR este un sistem de navigație prin satelit conceput, în primul rînd, pentru exigențe militare și alcătuit din 18–24 stații dispuse pe trei planuri orbitale distințe.

Pentru navigația civilă se poate recurge la un sistem mult mai simplu, așa cum este LOCSTAR. Spre deosebire de NAVSTAR, în care utilizatorii își calculează poziția pe baza semnalelor primite, în siste-

mul pe care-l analizăm determinarea punctului se face pe baza semnalelor emise de utilizatorii însăși.

Sistemul LOCSTAR este alcătuit din:

- componenta spațială, reprezentată de doi sateliți geostacionari ambii dotăți cu aparatură de recepție care captează semnalele transmise de punctele fixe și mobile de la suprafață și le dirijează către stația centrală; unul din cei

două sateliți este dotat cu aparatură specială pentru receptia semnalelor emise de stația centrală și retransmisarea lor către punctele fixe sau mobile care au emis inițial (S2). Pentru această operație se utilizează sateliți speciali sau sateliți de comunicații pe care este instalată aparatura LOCSTAR;

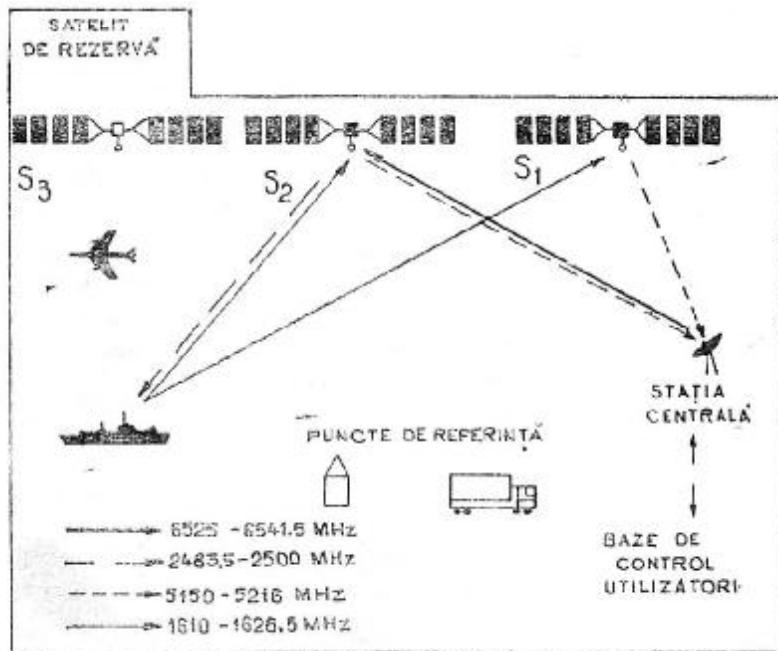
- componenta utilizator: ansamblul utilizatorilor dotăți cu aparatul de emisie-recepție a semnalelor pe baza cărora funcționează sistemul;

- stația centrală, situată pe uscat cuprinde aparatura pentru controlul sateliților, centrul de prelucrare a datelor și o rețea de legătură cu bazele de control a utilizatorilor.

Principiul de funcționare a sistemului LOCSTAR se bazează pe măsurarea timpului de propagare a semnalelor — deci a distanței între utilizator și satelit: semnalul emis de utilizator este recepționat de cei doi sateliți și retransmis la stația centrală, unde este analizat intervalul de timp astfel creat. Se determină poziția utilizatorului, cu o eroare sub 100 m, care este comunicată apoi utilizatorului prin satelitul S2 sau prin intermediul bazei de control. Frecvențele pe care lucrează sistemul sunt prezентate în figură.

Ciclul complet are o durată de 0,6 secunde plus alte 0,7 dacă se consideră necesar ca numărul să fie repetat.

Datele furnizate de sistem nu sunt lipsite de erori, determinate în spe-



Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION

(Continuare în pag. 12)

## TRAGICUL ACCIDENT AL CĂLĂTORILOR CLANDESTINI

Constanța, 13 iunie 1992. Cargoul „Costinești”, aflat sub comanda căpitanului de cursă Iungă Vasile Bran, ridică ancora, având la bord o încărcătură de ciment pentru insulele Capului Verde. Nava coboară spre sud, trece strîmtorile și, după patru zile, intră pe poza siciliană. Voiajul se desfășoară normal, ca atîta altele infapute de această navă, și nimic nu pare a sparge rutina zilnică.

„Marinarli, un echipaj de meseriași serioși, oameni la locul lor – ne povestește comandanțul Bran – își văd de treburi măsurind timpul în tactul carturilor ce se scurg unul după altul. Și, în această atmosferă calmă, pe la orele 16,30, a explodat „bomba”. Un om urcă pe comandă și anunță precipitat: „Avem pasageri clandestini! Nouă!” „Cât?” – am întrebat, nevinindu-mi să cred, nu de alta dar eu condusesem echipa care controlase nava înainte de plecare, fără să găsesc nimic suspect. Cobor și, lîngă ruf, dau de un grup masiv de oameni străini. Cei nouă, imbrăcați în salopete, asemenea docherilor, mototoliți, nerăși, cu pachete subțioare (aveam să afli că aveau acolo haine de schimb) mă privesc. Sunt oameni cam între 20 și 40 de ani, vreo cinci – niște zdravoni cu o privire foarte... hotărîtă. Între ei recunoște pe unul Dânilă, un bînățar ce se învîrtea mereu prin port. Acum îmi explic și cum de s-au ascuns astăzile. Trebuie să se fi înțelese cu docherii. „Oaspeți” nepoftiți

## MAREA CRUDĂ

confirmă. Într-adevăr, îl s-a construit, „contra cost”, un adăpost în magazia 3, nivelul inferior, cu acces pe gura deschisă a hambarului. Mă cutremur o clipă. Dacă această gură ar fi fost inchisă nenorocitii ar fi murit înmormântați acolo, în stivele de saci de ciment, neștiuți de nimeni. Eram, desigur, în fața unui fapt împlinit. O legislație severă reglează situația călătorilor clandestini care, pentru o navă, ca și pentru companie, sunt o beală. Trebuieori ori repatriați cu o altă navă (ce se întoarce în țară) ori declarati la sosirea în portul străin (dacă nu, nava e amendată zdravăn și trebuie să li se asigure repatrierea cu avionul). Desigur, celor care nu primesc azil politic. Dar nu trebuia să fii mare sociolog și nici să porți discuții prea îndelungate cu cel nouă ca să realizezi că aveai de-a face cu niște oameni animați fie de spirit de aventură caracteristic, din referire, tinereții, fie cu niște „desperados” nerealizați în propria țară și porniți să-și caute norocul în patru zări. Am constatat astă după ce am discutat cu ei – eu, seculul, șeful mecanic, băieții de pe navă. Le-am spus că, conform dispozițiilor legale și ordinelor ferme ale companiei, suntem hotărîți să-i repatriem cu o navă românească ce merge spre țară. Doi dintre ei, ce păreau liderii – Dânilă și altul, Vieru – nu au avertizat să nu facem astă fiindcă ei înapoi nu se întorc; mai bine se aruncă în mare. Ne-au întrebat, apoi, cînd ajungem în Spania unde, se pare, vreo doi mai fuseseră într-o „vizită oficială”. „În Spania? Bine măi, dar ați greșit vațorul!” – au spus oamenii noștri. Un timp, n-au venit să ne crezădă. Erau derutati; probabil îi păcaliseră docherii privind destinația noastră reală. Pînă la urmă s-au convins. Le-am cerut, după uzanțe, declarații scrise. Au refuzat cu un aer ce nu prevădeau nimic bun în cazul în care am fi insistat. Pe navă atmosfera începînd să fie încordată. Noaptea, exceptând oamenii de cart, marinarii mei se închideau în cabine. Aveam și un echipaj cu frica lui Dumnezeu, de oameni asezați, familișii și prea puțin „sportivi”. Îi înțelegeam și erau îngrijorat. Am făcut totul să destind atmosfera, pînă ne vom întîlni cu o altă navă de-a noastră, sau pînă vom ajunge la Praia, în Insulele Capului Verde.

Au stat la început pe puncte; apoi, cînd marea a fost mal rea, i-am adăpostit înduntru. Le-am dat apă și hrana cu rămăneea de la masa echipajului. Erau cameni și compateți de-a noștri, nefericioși. Îmi părea rău, mai ales de cei cîțiva băieți tineri care, cum se vedea, sub influența unor bătrâni pierde-vară, apucau pe un drum greșit, plin de primejdii – cel al imigranților clandestini. Si nici măcar nu realizau asta...

După vreo trei zile de mers, în noaptea de 20 spre 21 iunie, am ajuns aproape de apele spaniole și, spre miezul nopții, de pe comandă, s-a văzut farul de la Cap de Gata.

Un timp am navigat la 3–3,5 mili de coastă, după care neam îndreptat spre Gibraltar. Aveam oameni în cartă în comandă și la mașină, restul, cum spuneam, se închideau în cabine.

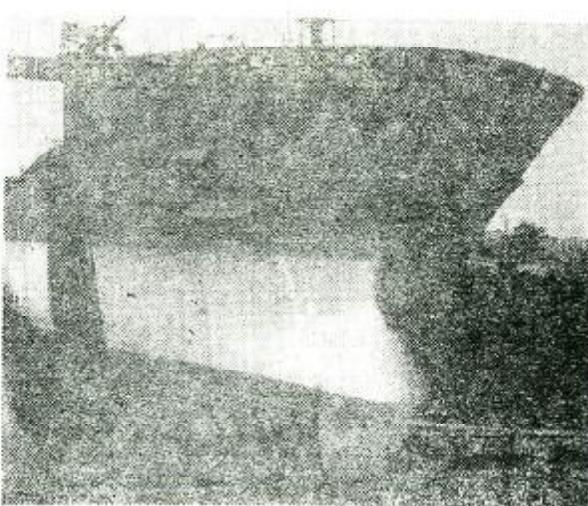
Noaptea de 20 spre 21 iunie... Motorul torcea egal, impingînd nava înainte, cu o viteză de zece noduri. Vremea era senină și căldă, așa cum sătăcile de vară în Mediterana. Dimineață, un om din echipaj mi-a bătut energic în usă. M-am trezit surprins de o nouă veste „bomba”: „Don’ comandanț, clandestini au dispărut!” Într-adevăr, în cursul nopții, pasagerii clandestini săraseră peste bord, improvizind, cum bănuiam, o plută din scindurile de amaraj aflate pe puncte și care acum lipseau. De fapt nici nu le fusese prea greu – nava, încărcată, avea puntea la 1,5 metri deasupra apei, iar pescujul de 9 metri li ferea de eventualul efect al elicei. Apa era căldă și farul din Cap de Gata le fusese, probabil, călăuză. Deși trei mile de înălțat în ape necunoscute, noaptea, era un risc pe care orice marinar sau orice om cu scaun la cap nu și-l ar fi asumat... Un risc în care miza era bînul cel mai de preț al unui om – viața.

Eram în fața unui alt fapt împlinit, așa că ne-am urmat drumul, nu fără o stringere de inimă, cu gîndul la oamenii ce provocau aturen, destinul.

Și, aproape de destinație, se pare că intuția nu m-a înșelat. În foamnă, cînd ne-am întors din voaj, la Constanța, poliția ne-a solicitat declaratii privind acest caz care se sfîrșise tragic. Am aflat că din cei nouă oameni ce călătoriseră clandestin pe nava noastră și dispăruseră noaptea, de la bord, cinci au fost găsiți de un pescător spaniol, în largul mării. Trei erau doați dispăruti și unul plătise cu viața această aventure – pacătul cu neșăbuință. Din nenorocire era și cel mai tînăr; aproape un adolescent. Vă închipuiți dispărerea părinților și a rudelor. Le înțelegem, ca

Maior  
Costin CONSTANDACHE

(Continuare în pag. 10)



# INCENDIU LA BORD!

(Fragment din volumul „PROTECTIA CONTRA INCENDIILOR LA NAVE, IN PORTURI SI RADĂ”, Editura PORTO-FRANCO, Galați, 1992).

Aproape zilnic, în sala mare a binecunoscutei Societăți britanice de asigurări „Lloyd Register of Shipping”, răsună dangătul unui clopot naval uriaș. Este un cutremurător indiciu că undeva, pe nemărginitatele întinderi ale Oceanului Planetar, s-a petrecut o nouă tragedie, iar una din navele care le străbat nu se va mai întoarce niciodată în portul de origine.

In peste o treime din situații este vorba de nave cuprinse de flăcări, care au căzut pradă unor mistuitoare și dezastrosoare incendii.

Transatlanticul „LEONARDO DA VINCI”, fosta navă-amiral a marinei comerciale italiene, a fost distrusă în întregime în urma unui incendiu declansat la bord.

Petrolierul grec „ANDROS PATRIA”, încărcat cu 200.000 tone de țișe, a deversat în largul coastelor spaniole o mare parte din acesta, în urma declanșării unui puternic incendiu, dintr-o cauză rămasă necunoscută.

In anul 1981, după scufundarea ferry-boat-ului indonezian „TAM-POMAS” în apele Mării Java, ca urmare a incendiului declansat în unul din cele 200 de automobile aflate la bord, 287 de persoane au fost declarate dispărute. Din cei 1136 pasageri înregistrați, printre care s-au aflat numeroși copii și femei, 762 au fost salvați iar alți 87 și-au pierdut viața. Trei copii de pe navă eșuată au fost salvați grăbie delsinilor care i-au împins spre o barcă de salvare, după ce tatăl acestora, dispărut în naufragiu, i-a aruncat în apă spre a-i proteja de flăcări.

In urma exploziei tanclui petrolier „HAKUIH MARU” de 102.000 tdw, 7 persoane și-au pierdut viața. Accidental s-a datorat unor neglijențe care au permis acumularea periculoasă și aprinderea gazelor din rezervoarele golite.

O catastrofă maritimă, unică în felul său, a avut loc la 20 decem-

brie 1917. Atunci au intrat în coliziune în rada portului Halifax, doară nave: „MONT BLANC” care venea de la New York încărcată cu 2500 tone de explozibil destinat fronturilor din Europa și „IMO”, care pleca încărcată cu mărfuri generale. Lovită în plin, „MONT BLANC” a explodat, întregul oraș fiind ras de pe fața pământului. Orașul vecin, Dartmouth, a suferit distrugeri în proporție de 75 la sută. Au fost uciși 2000 de cetățeni și răniți grav circa 10.000.

Cea mai mare catastrofă din era petrolierelor gigantice s-a petrecut în noaptea de 16 decembrie 1977. Petrolierele americane „VEMPET” și „VENIOI”, cu un deplasament de 330.000 tdw fiecare, s-au ciocnit violent, arzind complet la 100 km vest de Port Elisabeth, în sudul Africii.

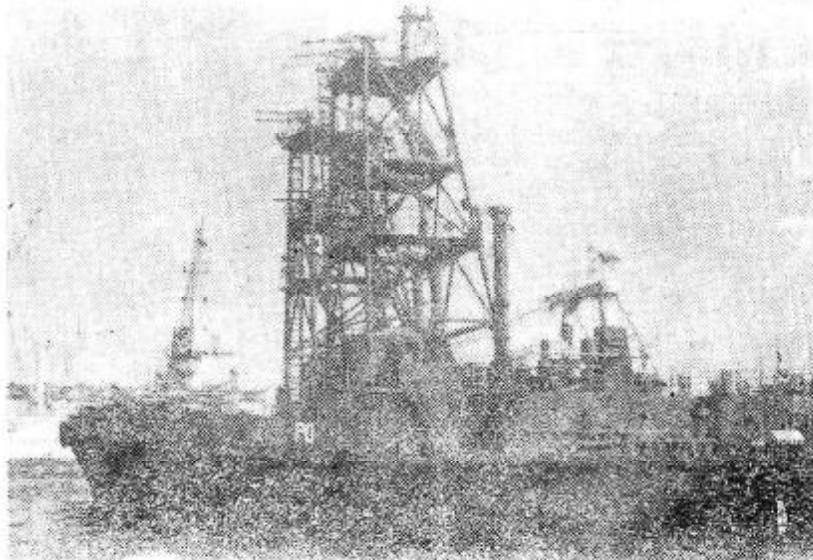
Pe 26 august 1972, petrolierul

grec „PRINCESS IRRENE”, sub pavilion liberian, a ars complet în portul Donges.

In sfîrșit, în tristul bilanț al sinistrelor maritime, trebuie menționată și drama petrolierului românesc „INDEPENDENTA”, coliziونat în ziua de 15 noiembrie 1979, în Marea Marmara, de nava greacă „EVRIALI”. Incendiul a durat 29 de zile. Din cei 45 de membri ai echipajului, 42 au murit în flăcări, iar 2 din cei 3 supraviețuitori au decedat ulterior, din cauza arsurilor groaznice.

Față de numărul și efectele distructive ale acestui gen de catastrofe, sănătatele navale, instituțiile specializate și nu în ultimul rînd, cei care deservesc navele, indiferent de deplasament sau destinație, își concentrează eforturile în vederea modernizării și aplicării de noi metode, mijloace și procedee care să asigure preventrea și combaterea în mod hotărît și eficient a incendiilor de orice natură, evitând astfel avariile, pierderile de bunuri materiale și chiar de vieți omenești.

Căpitan de rugă I (r)  
Ștefan IGNAT



Navele tip „POMPIER” ale Grupului de intervenție și salvare navală Constanța

## MAREA CRUDĂ

(urmare din pag. 9)

și colegii din echipaj, durerea, dar asta, desigur, nu ajută la nimic. Iată de ce insist, rugindu-vă, în numele marinariilor, să publicați această întimplare care, prin exemplul ei, să fie un avertisment, mai ales pentru tineri. Un avertisment și un sfat venit de la noi, navigatorii, care cunoaștem marea și care știm, mai bine ca oricine, că ea nu este un bulevard pe care te poți plimba liniștit. Meseria noastră ne-a învățat o regulă amară — pe mare știi cînd pleci dar nu știi cînd revii.

Și dacă orice voiaj pe mare ascunde un posibil risc pentru omul de meserie, antrenat să-l evite, pe cît posibil, realizezi, dragă tinere dornic de aventură,

ce poate fi el pentru tine? Mai ales în postura de călător clandestin, pe un drum și într-un mediu aspru și necunoscut pentru tine, unde greșelile se plătesc cu viață. Uneori o viață abia începută. Ca și tinerul Abagiu (se pare că așa se numea băiatul înecat în largul Spaniei). Ca a pasagerului clandestin, de numai 18 ani, înecat în naufragiul navei „SCAIENI”. In iarna lui 1991. Ca și altor copii fără minte ce cad pradă imaginăției și otrăvitului „cintec de sărenă” al unor vagabonzi din pleaua societății.

Iar dacă, dragă tinere necunoscut, simți irezistibile chemarea a depărtărilor, dacă te ademenește într-atât plinea amără a pribeigii, atunci ascultă sfatul unui vechi marin: ori intră în branșa noastră și vei cătrearea mările, ca un meseriaș, ori, sărmâne bătete, apucă altă cale spre „eldorado-ul” tău, dar nu cesa a mării. Căci, după cum vezi, marea nu iartă intrușii, nu ne iartă, uneori, nici pe noi, marinari...“

# MAREA NEAGRĂ '93

(urmăre din pag. 3)

Organizarea, conlucrarea și instrucția vor trebui orientate pentru indeplinirea misiunilor care, sintetic, pot fi formulate astfel:

- realizarea stabilității militare în zona litoralului și la fluviu, concomitent cu eliminarea tendințelor de dominație în aceste zone din partea oricărui stat rivaian;
- apărarea Dobrogei împotriva agresiunii din orice direcție;
- asigurarea viabilității comunicațiilor maritime și fluviale proprii;
- apărarea unor obiective importante de la litoral, din adîncimea Dobrogei și de pe fluviu.

Locul Marinei Militare în cadrul dispozitivului strategic de apărare este amplificat și de faptul că forțele sale sunt dislocate de-a lungul frontierei de stat la mare și fluviu, fiind în măsură să ducă acțiuni de luptă din primele momente ale agresiunii.

Pentru indeplinirea misiunilor stabilite, Marina Militară dispune, la mare, de nave purtătoare de rachete și torpiloare, nave submarine, nave pentru asigurarea de luptă și logistică iar la fluviu, de nave purtătoare de artillerie și dragoare.

Marile unități și unitățile terestre de apărare a litoralului au în componență și înzestrare rachete și artillerie de coastă, unități de infanterie marină și blindate, artillerie terestră, (marii) unități de cercetare și luptă radioelectronică, unități specializate în asigurarea de luptă și logistică.

Unitățile și marile unități de aviație și apărare

antiaeriană din Dobrogea sunt dotate și instruite pentru a coopera în bune condiții cu forțele Marinei Militare, în condițiile fizico-geografice specifice zonei de operații.

La 17 noiembrie 1992 s-au implinit 120 de ani de când Marina Militară își pregătește cadrele. Sistemul de pregătire a cadrelor s-a perfecționat permanent iar în prezent Marina Militară a României își pregătește propriile cadre în instituții militare de învățămînt de nivel liceal, preuniversitar ori de învățămînt superior.

Dispunind de o pepinieră proprie, de o bază materială a învățămîntului modernă și de cadre didactice cu experiență, Marina Militară asigură formarea și perfecționarea cadrelor atât pentru nevoile interne, cit și pentru Companiile de navigație naționale răspunzînd astfel și nevoilor de creare a unei importante rezerve de cadre la mobilizare.

Cifrele de școlarizare asigură integral aceste necesități precum și disponibilități pentru pregătirea de cadre cu înaltă specializare; învățămîntul nostru de marină poate coopera pentru pregătirea cadrelor de marină și pentru alte state.

Învățămîntul operativ-tactic și de specialitate este astfel organizat încît să asigure perfecționarea pregătirii ofițerilor și maistriilor militari prin reciclări periodice, în pas cu evoluția conceptelor de ducere a operației, luptei și cu cea a tehnicii.

Prin participarea Marinei Militare la activitățile de pregătire organizate și executate la nivel național se asigură integrarea acțiunilor de luptă într-o concepție unitară potrivit doctrinei militare românești.

## Oaspeți ai Marinei Militare a României

### Fregata H.M.S. „Brilliant”

Prin tradiție, Marina Militară a României a fost gazdă ospitalieră pentru nenumărate nave de luptă care au acostat în portul Constanța, venind din fără străine să ne viziteze, să ne cunoască și să desfășură diferite activități comune. Ultima vizită de acest fel vine din partea Marinei Regale a Marii Britanii care a fost reprezentată la Constanța de fregata HMS „Brilliant”. Nava a efectuat o escală de patru zile la fărâmul portului tomitan, ocazie cu care marinarii din echipaj au vizitat orașul, au efectuat excursii în stațiunile de pe litoral, s-au întîlnit cu militari și studenți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, au organizat întreceri sportive, alte activități de interes general. Conducătorul marsupiului, împreună cu ofițerii din comanda navei au depus coroane de flori la Cimitirul eroilor români, au organizat vizite de curiozități, recepții la bordul fregatei etc.

Așadar, un bun prilej de cunoaștere reciprocă, de întărire a legăturilor dintre marinarii români și britanici.

Spre informarea cititorilor noștri, prezentăm cîteva date despre

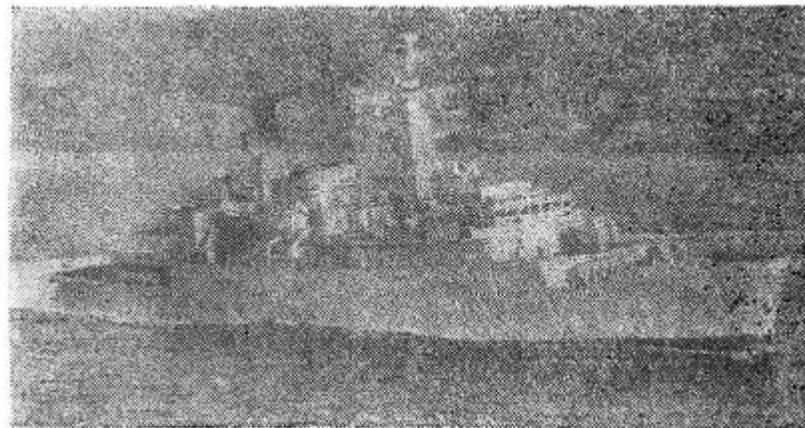
fregata „Brilliant”: este din tipul de nave „clasa 22” și a avut la început rol de navă antisubmarin. Are o lungime de 131 metri, 14,75 metri lățime, un pescăru de 6,2 metri și un depășire de 4200 tone.

A fost construită în sântierul naval Scotstoun, din Glasgow. Are în dotare elicoptere „Lynx” cu care se pot executa misiuni de căutare antisubmarină, precum și lan-

sări de bombe. Nava este armată cu două tunuri binare de 30 mm și două de 20 mm, sistem BMARC, tuburi lanștorpile, instalații automate pentru detectarea navelor și avioanelor inamice, complexe radar, un sistem electronic de control central, ceea ce face ca nava să se înscrie între cele mai moderne ale Marinei Regale Britanice.

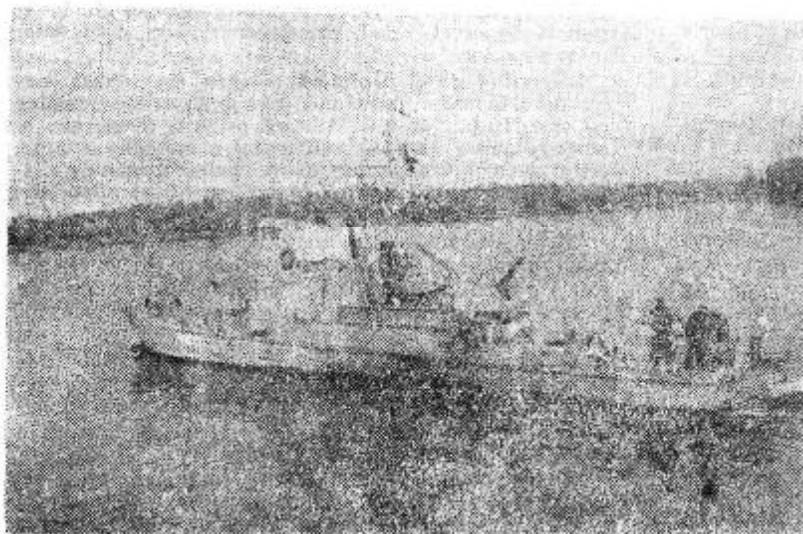
Comandantul navei, comandor James Burnell-Nugent a adresat, la sfîrșitul escalei, mulțumiri comandanțului Marinei Militare, ofițerilor români pentru modul în care au fost primiți și tratați pe timpul vizitei.

Ananie GAGNIUC



# NUME DE EROI INSCRISE PE BORDAJUL NAVELOR

Căptan MIHAIL ROMANO



## Fișă biografică

— S-a născut la 5 decembrie 1842, în Botoșani.

— În 1860 intră voluntar în armată, în Regimentul 1 infanterie de linie; după un an, la 15 septembrie 1861 este avansat caporal, iar sergent la 16 mai 1862.

— După susținerea unui examen la 30 august 1864 este avansat la gradul de sublocotenent și mutat la Regimentul 4 infanterie de linie.

— Înaintat la gradul de locotenent la 2 octombrie 1857 este repartizat la Batalionul 4 vinători. După avansarea sa la gradul de căpitan, la 1 ianuarie 1872 este numit comandant de companie în Regimentul 5 infanterie de linie.

— Participă la Războiul de Independență în fruntea companiei 5 a batalionului 2 din unitatea menționată. Aflat cu unitatea sa în avanposturi pe malul Dunării participă în luna iunie 1877 la două rencunoasteri de luptă.

— La 16 iulie 1877 regimentul său trece Dunărea, preluind de la trupele ruse garnizoana Nicopolului. În ziua de 27 august căpitanul Mihail Romano participă la atacul asupra „Griviței 1” care duce la cucerirea redanului din fața fortăreței. La 30 august subunitatea sa, aflată în linia a 3-a a coloanei de atac a Diviziei 4 infanterie, participă alături de alte trupe la asaltul asupra redutei „Grivița 1”. La al patrulea asalt asupra redutei, aflat

în fruntea ostasilor săi, după ce străbate zona cimpului de luptă, pe cind suia parapetul redutei, căpitanul Mihail Romano cade ucis de focul inamicului.

— În 1907 o vedetă fluvială, parțial ipantă la luptele pe Dunăre în primul război mondial, a fost boalață cu numele său.

— De la 15 august 1991 o altă vedetă fluvială a primit acest nume de erou.

Căptan de rangul II  
Jianu MOLDOVAN

## Sistemul de radionavigație „LOCSTAR”

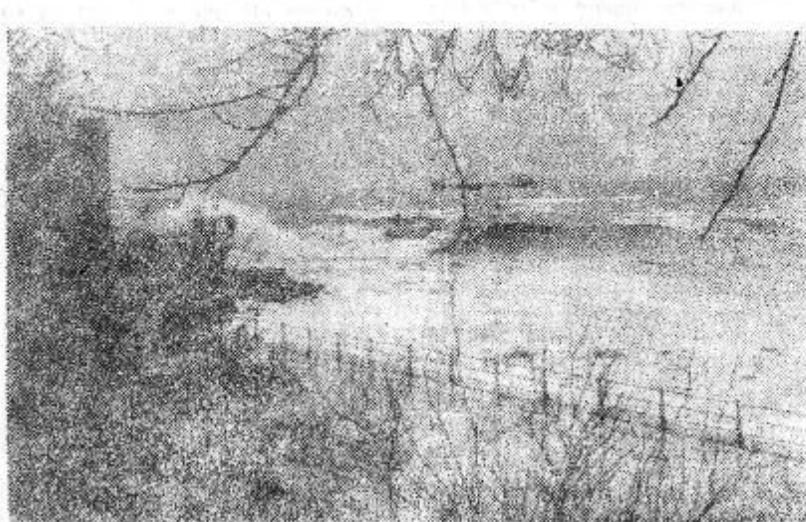
(urmare din pag. 8)

cial de timpul de răspuns al aparatului și de condițiile propagării semnalului.

Precizia sistemului poate fi imbunătățită prin utilizarea unor puncte de referință, situate la uscat în poziții cunoscute. Compararea permanentă a distanțelor reale la aceste puncte cu cea determinată prin sistem permite introducerea unor corecții și în calcularea poziției navei, astfel că eroarea globală scade la 30–50 m.

Sistemul LOCSTAR — alcătuit din doi sateliți operaționali și unul de rezervă — asigură următoarele funcții: determinarea punctului navei, controlul și gestiunea navelor cu incărcătură periculoasă, localizările în caz de pericol, controlul traficului, schimburi de mesaje alphanumeric (până la 100 caractere) etc.

Intrat în funcțiune în 1991, sistemul permite 300.000 relevări/oră și posibilitatea de a opera cu un milion de utilizatori. La această oră sistemul acoperă toată Europa, inclusiv Marea Neagră și Africa de Nord. Într-o a doua fază vor fi cuprinse toată Africa și Orientul Mijlociu, iar în 1995 practic toate zonele navigabile ale lumii, cu excepția latitudinilor polare (peste 70° latitudine).



Opinia doamnei J.R.H. Maij-Weggen, ministrul transporturilor,  
lucrărilor publice și hidrografice din Olanda

## Constanța va fi pentru România ceea ce Rotterdam este pentru Olanda: **MOTORUL ECONOMIEI NAȚIONALE**

*In rîndurile de mai jos vă prezintăm, stimării cititorii, opinile doamnei J. R. H. Maij-Weggen, ministrul transporturilor și lucrărilor publice și hidrografice din Olanda, relevate cu prilejul conferinței de presă organizată în timpul vizitei sale la Constanța, în toamna trecută, opinii privind importanța europeană a noii căi de apă — Canalul Rin—Main—Dunăre — precum și perspectivele îmbunătățirii colaborării României și Olandei, fără aflate la cele două capete ale acestui nou și important drum comercial.*



*„Prezența mea în România este un semnal că Olanda este foarte mult interesată de ceea ce se întâmplă aici. Europa este mică și o parte din problemele dumneavoastră sunt și problemele noastre. Noi vă putem oferi o cooperare! În septembrie s-a deschis canalul Rin—Main—Dunăre. Din acel moment a existat o legătură fizică, de navigație interioară, între Olanda și România. Faptul că am semnat la București un contract de navigație interioară, la scurt timp după deshiderea canalului, dovedește că relația dintre țările noastre este foarte bună.*

*Sunt două lucruri care leagă țările noastre. În primul rînd, comerțul. Din păcate, comerțul dintre țările noastre s-a redus considerabil din 1989 datorită economiei României. Este un rezultat logic*

al procesului de tranziție. Dar prin cooperare vom încerca să facem ceva și să suntem siguri că economia României se va restabili după această perioadă dificilă. Iată explicația atitudinii mele pozitive în legătură cu tratatul dintre Comunitatea Europeană și România care urmează să se finalizeze. Eu cred că tratatul va da un impuls consolidării legăturilor comerciale cu țara dumneavoastră. În al doilea rînd, cooperarea dintre țările noastre face parte din „Programul pentru cooperare cu Europa de est” al guvernului olandez. Studiul planului principal pentru portul Constanța, care este finanțat de ministerul meu, cu fonduri din acel program, este un excelent exemplu. Am auzit, cu placere, că România a solicitat în acest domeniu un specialist olandez. Sună sigur că specialiștii de la „Frederic Harris” și din portul Rotterdam prezenți aici în această perioadă, satisfac așteptările și că vor face treabă bună. Sună mință de faptul că vă putem ajuta în această problemă.

Deși fondurile sunt limitate, sper că în viitor să putem stabili și alte proiecte pentru programul de cooperare, probabil ca o urmare a planului principal.

Olanda este situată în Europa de Vest, România, în Europa de Est. Încercăm ca regiunile noastre să fie sau să devină centre de distri-



buție și de transport de dimensiuni considerabile.

Portul Rotterdam și aeroportul Amsterdam formează, deja, o poartă spre Europa. Portul Constanța are toate posibilitățile, prin poziția lui, să devină o poartă spre Europa.

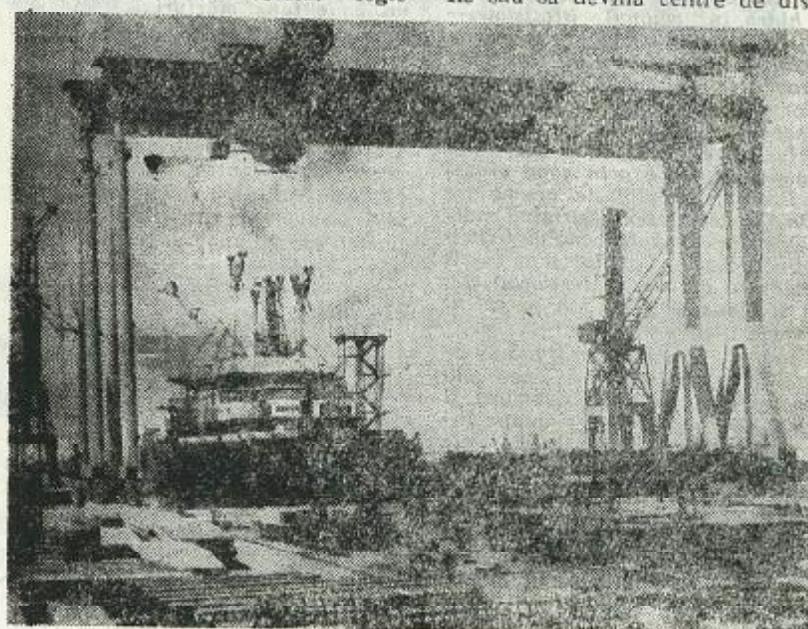
Aș dori, acum să explic cum dorește Olanda să fie și să rămîne, în viitor, o poartă spre Europa. Politica noastră de transport este un element însemnat în atingerea acestui scop.

Problema cea mai importantă pentru politica transportului în Olanda este cum să se realizeze echilibrul între două scopuri conflictuale: accesibilitatea și mediul.

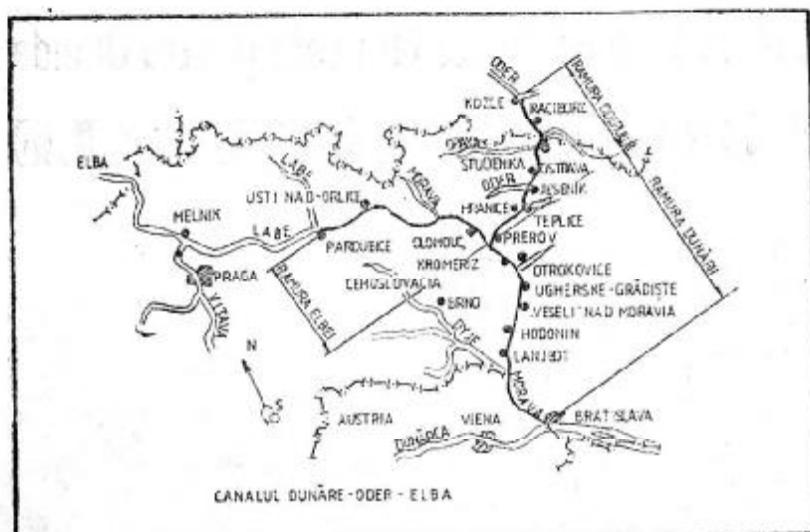
Portul Rotterdam și aeroportul Amsterdam formează, împreună, **MOTORUL ECONOMIEI OLANDEZE**. În fiecare an 400 milioane tone de marfă trec prin țara noastră. Adică 20% din importurile totale ale Comunității Europene și 32% din exporturile totale ale C.E. Sectorul de transport, în Olanda, folosește cam 340.000 de oameni și răspunde de 8% din venitul național. Cam 50% din totala navele olandeze și companiile olandeze de transport rutier care au o parte de 25% pe piață, în comunitate.

*Opiniile consemnante de  
Costin CONSTANDACHE*

(Continuare în pag. 20)



# CANALUL DUNĂRE – ODER – ELBA



Izvorind din extremitatea sud-estică a Munților Sudeți, la nord de orașul ceh Olomouc, Oderul străbate pe o lungime de 161 km teritoriul Cehiei și Slovaciei și de alti 742 km pe cel al Poloniei, de unde se varsă în Golful Szczecin de la Marea Baltică. Este navigabil începând de la Ostrava pentru vase mici iar de la Kozle, în Polonia, fiind canalizat, și pentru nave mai mari. Prin canalul Elba-Havel-Oder care trece prin Berlin este intermediată legătura sa cu Elba iar prin afluentii Warta-Noteț și canalul Bydgoszcz, cu Vistula.

Elba, care izvorăște din același masiv muntoș, pe teritoriul Cehiei în imediata apropiere a graniței cu Polonia, traversează Germania și se varsă în Marea Nordului printre-un estuar.

Prin Mittelland Kanal intră în legătură cu Weserul, la Minden, trecind prin Braunschweig și Hanover, apoi mai departe spre vest, cu Ems la Ibbenbüren. De aici, prin Dortmund-Ems Kanal se cuplează cu Rinul la Duisburg.

Navigația pe Elba propriu-zisă se face pe circa 950 km de la Kolín, în Cehia, la Hamburg, unde această țară are o agenție pentru rezolvarea problemelor de transport fluvial și maritim.

Ideea conectării Oderului la cursul Dunării care măsoară 172 km pe teritoriul Cehiei și Slovaciei, datează încă din secolul al XIV-lea din perioada domniei regelui ceh Carol al IV-lea de Luxemburg (1346–1378). În timpul celui de-al doilea război mondial, Germania începe construcția unui canal, cu scopuri strategice, care urma să acopere traseul dintre orașele Liberec, riveran Dunării și Kozle, de pe Oder, dar aceste lucrări au fost întrerupte în anul 1943.

Cercetările complexe privind posibilitățile de realizare a imbinării Dunăre–Oder și de cuplare la aceasta a juncțiunii cu Elba au de-

marat în anii '60 și preocupă și în prezent specialiști din Cehia, Slovacia, Polonia, C.S.I., Germania și Austria.

Concepția construcțivă elaborată la sfîrșitul anilor '70 a permis proiectarea unui sistem de căi fluviale de transport care are trei ramuri adiacente la Dunăre, Oder și Elba, așa cum reiese din figura noastră.

## Drumurile de apă ale viitorului

Ramura dunăreană tranzitează teritoriul Slovaciei începând de la gura de vărsare a Moravei, aflată la o altitudine de 135,5 metri, raportată la nivelul Mării Baltice. În eventualitatea construirii nodului hidro în raionul Bratislava–Volfstal, canalul va începe din zona lacului de acumulare al centralei hidroenergetice. După traversarea văilor Moravei și affluentului stâng al acestuia – Bečva, traseul canalului, care va totaliza 209 km lungime, va trece prin zona orașelor Prerov, lacul de acumulare de la Teplice, Jeseník, urmând matca Oderului pînă la canalul Gliwice–Ningă Kozle. Canalul propriu-zis va măsura 66 km pe teritoriul Cehiei și Slovaciei și 53 km pe cel al Poloniei.

Ramura Elbei (172 km), ajlată pe teritoriul Cehiei, începe la Přerov, trece pe lingă Olomouc și urcă pînă la cota de demarcare între apele Mării Negre și cele ale Mării Nordului (400 metri altitudine pe colinile ceho-morave), unindu-se cu sectorul navigabil al Elbei, îngă Pardubice (cota 216,9 metri). Acest sector este în întregime artificial.

In acest mod, lungimea căii navigabile directe de transport fluvial

intre Sulina și Szczecin va măsura 2867 km, respectiv 3045 km pînă la Hamburg.

Juncțiunea Dunăre–Oder–Elba este proiectată la parametrii specifici clasei a IV-a în ierarhia căilor fluviale internaționale. În sectorul cuprins între Dunăre și Jeseňík sunt prevăzute 18 ecluze, alte 10 fiind afectate porțiunii cuprinse între Jeseňík și canalul Gliwice. Pe ramura Elba vor fi necesare, în total, 17 ecluze, începînd de la Prerov și pînă la Pardubice. Perioada estimată pentru navigație este de 340 de zile anual, zi și noapte. Această nouă arteră transeuropeană va favoriza antrenarea pe Dunăre a noi fluxuri de transport, înlesnind traficul de mărfuri pe cele trei fluviî și afluenții acestora în vastul areal geografic delimitat de ţărmurile Mării Negre, Baltice și Nordului. Calculele preliminare evaluatează volumul transporturilor pe sectoare și etape, corespunzător intrării în exploatare a canalului în ansamblu, astfel (în milioane tone):

	Etapa I	Etapa II
Dunăre–Prerov	42,5	49,5
Prerov–Ostrava	32,4	44,7
Ostrava–Kozle	20,6	25,7
Prerov–Pardubice	—	43,2

Etapele de construcție sunt raportate la momentul intrării în exploatare a sectorului Dunăre–Oder, respectiv cel al juncțiunii cu Elba. Volumul incărcăturilor transportate, estimate a se realiza la cinci ani după intrarea în exploatare, separat pe tronsoane, este apropiat între 40 și 75 la sută din capacitatea de trafic anticipată. Din volumul total al acestor incărcături, cota destinată comerțului exterior este apreciată pe etape la 34 milioane tone și respectiv, 40 milioane tone mărfuri.

Pînă la inceperea construcției efective a acestei file fluviale continentale, rămîne ca părțile interesate să soluționeze o serie de probleme imperios necesare, legate de dreptul internațional, de finanțarea proiectului, construcțiile aferente și exploatarea sa în perspectivă. Cele trei sectoare au fiecare statute diferite: există un fluviu internațional – Dunărea, un fluviu multinațional – Oder, zone fluviale de frontieră – Morava, Elba, fluviul și riuri naționale sau porțiuni ale acestora – Bečva, Morava, Elba, amenajări hidrotehnice situate pe teritoriul a trei țări, Cehia, Slovacia și Polonia.

In condițiile actuale, realizarea acestui proiect de anvergură, în cele două etape prevăzute, ar putea să dureze între 20–25 de ani.

Documentar realizat de Locotenent-major Marian MOSNEAGU

# SALVATORII

Salvarea navelor și a vieții umane, aflate în pericol pe mare constituie una din cele mai grele și mai complicate operațiuni pe care îscusință și bravura omenească încearcă să le surmonteze.

Istoria călătorilor și transporturilor pe mare relevă un însemnat număr de victime, de martiri și eroi care, în lupta cu stihile dezlanțuite ale naturii, au sfîrșit prin a plăti un greu tribut mării pentru cetezâna lor de a-i pătrunde tainile și a-i cucerii depărtările.

Numele cine a călătorit pe vremea și furtună poate să-și dea seamă ce înseamnă furia mării și puterea valurilor ei, cit de grozavă este tragedia sinistrelor maritime.

Lupta cu marea cere marinarii, în general, și salvatorilor, în special, o deosebită îscusință și pregătire marinărească, un înalt spirit de sacrificiu și mult curaj. Tenacitatea și curajul echipajelor navelor de salvare sunt uimitoare, iar viața plină de eroism a marinilor ne arată pînă la ce spirit de sacrificiu pot să ajungă oamenii cind dorința de a salva pe cei aflați în pericol pe mare îi înarmează să-și pună în primejdie propria lor viață.

Generoasa inițiativă de a crea o „Societate de salvare a naufragiaților” revine Angliei, exemplu urmat apoi și de alte state.

La 14 iunie 1933 ia ființă pe litoralul românesc al Mării Negre, „Societatea de Salvare a Naufragiaților” cu baza în portul Constanța.

Prima navă de salvare a societății a fost sălupea „PESCARUS”, construită în sântierile Fr. Lurssen din Bremen. Corpul era din lemn, avea

o lungime de 10,2 m, un motor de 50 CP și o viteza de 8 Nd.

Intră, apoi, în dotarea societății sălupe „ALBATROS”, construită în sântierile „August Pohl” din Hamburg, dar cu corp din oțel, lungime 15 m și două motoare de cîte 90 CP cu care putea dezvolta o viteza de 10 Nd.

La 8 septembrie 1938 în portul Constanța este construită „Casa marinariilor salvatori”, proiect al arhitectului Radu Dudescu, ocazie

## O pagină din eroica epopee a marinariilor militari

cu care intră în dotarea societății o auto-camionetă tip STEYER cu 8 roți, pentru teren accidentat, servind la operațiunile de salvare de la uscat și la transportul salvărilor.

In aceeași perioadă, pe litoralul românesc salvarea era asigurată de societatea de salvare „THE OCEAN SALVAGE Co.” cu sediul la Londra și care dispunea, în apele noastre, de navele: „CLEOPATRA III”, „LA NINA” și „KING LEAR”, pe ultima fiind angajat un comandant român, comandantul de cursă lungă Mihai Căciuleanu.

După terminarea războiului societatea de salvare „THE OCEAN SALVAGE Co.” își retrage navele, iar salvarea este asigurată de cele două sălupe.

Sporirea tonajului navelor a impus construirea de nave ce aveau să asigure salvarea pe litoralul românesc al Mării Negre. Astfel, pe data de 09 septembrie 1955, intră

în dotarea Marinei Militare remorcherul maritim „101” de 1200 CP, creație a S. N. Galați, remorcher ce avea să asigure salvarea pe litoralul românesc. Comandantul navei a fost numit cpt. lt. Mircea Ionescu, iar echipajul de cadre, format din ofițeri și maistri militari, era competent și cu multă experiență. Astfel, în funcția de șef mecanic a fost numit M.M.pr. Nicolae Gulinian, Șef R.T.G. M.M.pr. Eremin Tîrcă iar șef de echipaj M.M.C.I. IV Constantin Stamate.

După nici trei luni de pregătire a echipajului, în seara zilei de 13 noiembrie 1955, se primește semnal de ajutor și nava face pregătirile de plecare. Așa avea să înceapă istoria echipajului ce, cu o dăruire de nedescris, a consemnat în paginile bărbătiei inaltul profesionalism al marinariilor români.

Semnalul de ajutor fusese dat de nava românească „ARDEAL” care, după ieșirea din Bosfor, ia drum Nord spre Constanța. După ce parcurge 25 Km axul portelice se rupe și pierde elicea iar nava rămîne în voia valurilor. Nu după mult timp, însă, este găsită de nava de salvare și remorcată pentru asigurarea primului ajutor la Varna, cel mai apropiat port, iar apoi la Constanța.

Urmează un an de intense pregătiri ale echipajului iar în luna februarie 1956 se primește un nou semnal de ajutor, tragicul S.O.S. al unui echipaj muribund.

RM „101” părăsește portul în plină noapte, pe o mare de gradul 7-8, îndrepindu-se cu toată viteza către cei aflați în pericol. Urmează ore lungi de luptă cu gerul și furtuna care cu fiecare val îmbracă salvatorul în gheăță. Nava este răstătită. „FLORINA”, navă sub pavilion elen, surprinsă de furtună, părea o bărcuță miniaturală în dezlanțuirea haotică a naturii.

O grupă special instruită se ambarcă pe nava eșuată de unde aduce echipajul navei grecesti la salvator și, în timp ce acești oameni îstovîță primesc hrană caldă și asistență medicală, încep operațiunile de salvare. După zeci de ore de muncă, în condiții meteo deosebit de grele, „FLORINA” este dezesuată, pusă din nou pe linia de plutire și remorcată la Constanța unde este andocată pentru verificarea oportună și reparării.

Repaosul echipajului salvator este, însă, de scurtă durată deoarece gerul năpraznic al anului 1956 blochează Dunărea maritimă și blocuri mari de gheăță creșind, astfel, mari inundații și făcând imposibilă aprovizionarea satelor cu alimente.

Nava se deplasează la Sulina de unde ia în piept gheățurile Dunării. Împotriva de 20 de zile se dă o aprigă luptă cu natura. Dunărea fiind blocată de gigantice blocuri de gheăță

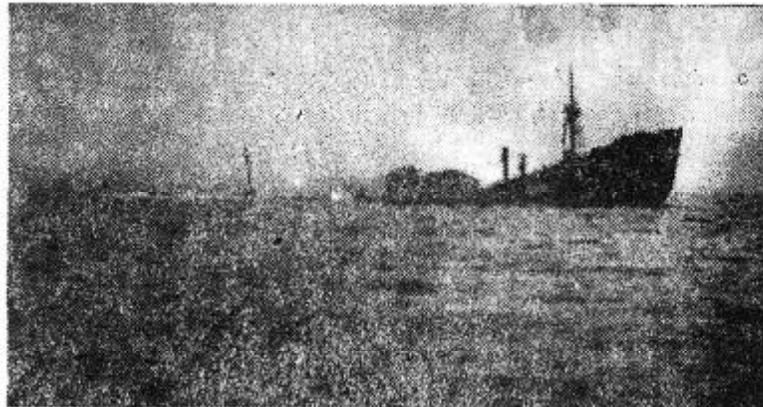
Căpitan de rangul III  
Ovidiu IONESCU

(Continuare în pag. 21)



Căpitanul-locotenent Mircea Ionescu, comandantul R.M. „101”.

# Calvarul prizonierilor de război



O echipă de „reporteri sovietici” a reținut pe pelușă pentru o „memorie a glorioasei Armate Sovietice” capturarea navelor și dezarmarea echipajelor din Forțele Navale Maritime Române. Momentul a fost ruinos, lipsit de glorie ostășească ca acțiune și dezonorant ca procedeu — un jaf la drumul mare cum ar spune românul. Năvala „elementelor de Infanterie marină” la bordul navelor noastre s-a săvîrșit în toiu nopții cînd echipajele navelor românești dormeau. Acțiunea de surprindere nu-și avea rostul împotriva unei forte care s-a declarat aliată și era pregătită de cooperare. Faptele păstrate în filele documentelor sprînjă afirmația.

Locotenent comandorul N. Mosor, ofițer secund pe N.M.S. „Regina Maria” într-o informare scrisă în acele zile, își amintește cum s-a trezit de „un ro-pot de paș... cîteva împușcături, o voce care striga „Rușii” și un strigăt de groază ca atunci cînd un om este strangulat”. Îngrozit a baricadat ușa cu „o lăda de campanie”. Hotărît să moară demn „cum în tot timpul operațiilor nu mi-am prețuit deloc viață” și-a încărcat pistolul să-și curme zilele dar, „ușa a fost spartă și un ofițer cu vreo 4 soldați au intrat în cabină și m-au dezarmat conducindu-mă în careu”. Cum în cabină i-au rămas toate lucrurile a cerut să i se aducă și găseasca și i-sau adus de către un ofițer „igări, verigheta și un inel” dar nu și ceasul și o tabacă de argint aurit. „După cum văd aș venit să ne jesuji” ar fi spus unuia major sovietic care i-a recuperat mai apoi ceasul dar nu și tabacă, dar, i-a promis că va face tot posibilul” ca să o găsească. Același major, ca și alți ofițeri sovietici, despre care ofițerul român afirmă că „mi-au arătat foarte multă bunăvoie” la afilarea morții locotenent-comandorului Alexandru Dumbravă, unul din ofițerii de elită ai marinei noastre, comandantul Escadrei de Distrugătoare „și au exprimat regretul lor”. Se vor fi rușinat unii dintre ei de faptele spre care i-au impins ordinele nechibzuite ale comandanților.

In aceeași noapte de groază a fost rănit grav și căpitanul Tudor Nicolae, pe care N. Mosor l-a văzut „învelit cu o pătră și cu cunoștința pierdută. Era acela care ieșise în fața rușilor ca să dea alarmă și care ulterior am aflat că avea 8 impunsături de armă albă și fusese strins de gît”.

Motivele acestelui acțiuni nedenne, după declarațiile ofițerilor sovietici, au fost mai multe între care: presupusa revoltă, teama de a nu pleca români cu navele în larg — fapt imposibil de realizat cînd vremea navele sovietice ocupaseră portul —, informațiile nefondate potrivit căror unii ofițeri urmăreau să scufundă flota ca și plecarea de la post a Contraamiralului Horia Măcellariu, comandantul Forțelor Navale Maritime.

Fără rezultat a fost protestul înaintat de Comandorul Burdescu, numit temporar pe postul de Comandant în locul Contraamiralului Horia Măcellariu, înaintat Comandamentului Sovietic. Fără speranță s-a dovedit și Ordinul Nr. 44 din 5 septembrie 1944 transmis de Statul Major al Marinei: „S-a adus la cunoștința Guvernului care va face intervenții diplomatice. A recomandat calm și răbdare pînă trece perioada aceasă”.

ta grea care desigur se va imbunătăți”. Semnează Viceamiral Georgescu.

Nici încercările Amiralului Augustin Roman, Secretar General pentru Marind, sosit de la București la Constanța, în ziua de 6 septembrie, nu au avut vreun rezultat, comandanții sovietici refuzându-i posibilitatea unei întrevederi. Intr-o dare de seamă pe care a întocmit-o pe baza declarațiilor scrise de unii ofițeri români, Amiralul Roman ajunge la concluziile denumite de semnalat. El adeugă la „lipsa de încredere față de Marina Regală” și „succesele obținute de Marina Română în timpul războiului, faptul că nave anunțate oficial ca scufundate erau neatinse în port”. Această presupunere poate fi o realitate pentru că și locotenent-comandorul Eustațiu Nicolau, comandanțul monitorului „Basarabia” în lucrarea sa memorialistică dă o explicație asemănătoare pentru scufundarea monitoarelor „Catargiu” și „Kogălniceanu”, fapt implinit în ziua de 24 august 1944, dimineață. Între ofițerii sovietici comandanți care au condus operațiunile militare din august, în Delta Dunării, vor fi fost și cei decorați la Kremlin — unii dintre ei chiar aureolați cu titlul de Erou al Uniunii Sovietice — pentru scufundarea unor nave, în primele zile ale războiului din 1941, nave pe care le-au întinuit intacte. Studierea Arhivelor Militare Ruse, acțiunea începută și în curs de desfășurare, va lămuri și acest capitol încă neclar pentru o dreaptă judecată pe care o presupune istoria.

La 29 august 1944, Comandantul Flotei Sovietice din Marea Neagră, Amiral Oktiabrski a transmis un ultimatum prin care s-a ordonat predarea navelor Forțelor Navale Maritime „în caz de refuz... va începe atacul contra navelor și portului, de pe Mare și din Aer”. Răspunsul demn al Contraamiralului Horia Măcellariu care arăta: „nu văd necesitatea ultimatumului” a dus doar la amînarea nu și la renunțarea la hotărîre. Își astfel, prin procedee mai elaborate dar la fel de brutale navele din Forțele Navale Maritime au fost capturate. Ultima navă care a fost dusă în porturile sovietice a fost submarinul „Delșinul” care se afla la reparării în santierul naval din Corabia. Era la sfîrșitul lunii septembrie 1944, după semnarea armistițiului, act prin care putem afirma că s-a legalizat „captura de război” pentru că încă din început este recunoscut „japtul infringerii României”.

Nesperat, sovieticii și-au consacrat de drept faptele de ocupație, nu primit mină liberă să-și desăvîrșească opera.

Majoritatea navelor române de război au fost duse în porturile sovietice din Marea Neagră. Navele necesare pentru operațiile de transport pe Mare și pe Dunăre au continuat însă să fie folosite, dar, toate puse „sub ordinele Comandamentului naval sovietic”.

In a doua jumătate a lunii septembrie 1944 este înregistrată în documente „înlăuirea pavilionului național român cu cel sovietic” la remorcherul „Amurgul” din ordinul unui ofițer sovietic deși în-

Horia VASILONI

(Continuare în pag. 18)

# ISTORIA UNUI MONUMENT

In municipiul Constanța, pe strada Traian, tronează impunător monumentul ridicat în memoria ostașilor Regimentului 34 Infanterie, căzuți la datorie în războiul sfânt de întregire a neamului românesc, amintind trecătorilor jertfa dată de Dobrogea, pentru împlinirea visului de veacuri al românilor de pretutindeni — Unirea.

Sintem datori, încă de la început, cu o explicație, deoarece autorul monumentului, el însuși ofițer în acest atât de greu încercat regiment, a fost indemnăt de propria conștiință să facă ceva pentru eroii regimentului deși, având în vedere participarea prestigioasă a Diviziei a IX-a Infanterie la războiul de întregire, i s-ar fi cuvenit fără îndoială, mai multe monumente, cel puțin cîte regimete a avut această mare unitate.

Dar să trecem din domeniul intențiilor, în cel al faptelor și să derulăm firul amintirilor...

Domnul colonel (r) Zoanel Gheorghiu, realizatorul monumentului ne povesteste că ideea de a ridică un monument pentru comemorarea faptelor de eroism

## „Glorios am stătut să murim apărindu-ne țara“

ale vitejilor ostași ai R. 34 infanterie, l-a preocupat încă de la sfîrșitul primului război mondial. Si atunci cînd s-a hotărît ca, în semn de recunoștință și pioasă amintire, să se ridică, în majoritatea localităților țării, monumente pentru eternizarea sacrificiului în marele război de întregire, el, participant la acest război, nu a mai avut înțeles să după lungi și chinuitoare așteptări a reușit să convingă autoritățile militare și civile, că și Constanța merită pe deplin să aibă un astfel de monument. Era în toamna anului 1933, cînd ofițerul își începe anevoieasa, dar frumoasa operă, de construcție a măretului edificiu.

Erevenimentul a produs o via satisfacție în rîndul opiniei publice, eoul este inserat și în presa vremii, care prezintă ample referiri asupra inițiativiei aparținând sculptorului Zoanel Gheorghiu, ofițer în Regimentul 34 infanterie.

Pentru exemplificare, ziarul „Curentul” din 9 septembrie 1938, scria printre altele: „Si totuși, după 20 de ani de căzări, iată că gestul acela reparator se face de către un militar.

În curtea Regimentului 34 Infanterie, în apropiere de intrarea principală s-au început lucrările monumentului eroilor din acest regiment. Întrucît orașul nu avea încă acum un monument al eroilor, de proporție și execuție artistică, locotenentul Gheorghiu, din dragoste față de cei ce l-au precedat acolo, a cerut să execute el acest monument... Comandanțul R. 34 Infanterie colonel Vasile Atanasiu, fiind informat de această pioasă inițiativă l-a sprijinit din tot sufletul, reușind să se înălțe dificultățile ce mai rămăseseră în cale.

Greutățile inherentă începătului nu au fost puține. Îmediat după război se strinsese suma de 200.000 lei, din care, în momentul declansării construcției rămăseseră 120.000 lei, 80.000 lei fiind cheltuiți cu plăcile de bronz cu numele eroilor regimentului.

In această situație, inițiatorul, pe atunci locotenentul Gheorghiu Zoanel, cumpără personal piatra necesară soclului, angajează lucrători pe cheltuiala proprie și conduce direct lucrările. Mai trebuiau, totuși, bani pentru turnarea medalilor în bronz. Pentru procurarea restului de bani necesari, zarele „Curentul” și „România” publică propuneră de a se alege un comitet în frunte cu episcopul Gherontie care să continue stringerea fondurilor necesare. Într-adevăr, în anul următor monumentul era terminat, locul de dispunere fiind în apropiere de intrarea principală a fostei cazârmăi a

regimentului, pe strada „Mircea cel Bătrân”.

Monumentul inspirat din concepția eroică a lui Părvan, avea un volum de 110 cm<sup>3</sup> de piatră și o înălțime de 8 m și realiza ideea unei medalii comemorative, cu 4 laturi, pe 2 laturi fiind medalii comemorative iar pe celelalte 2, plăci în care erau săpate numele eroilor.

Pe prima medalie de bronz, efortul eroic al soldatului era redat printr-un luptător al căruia braț cu spada ruptă era sprijinit de un Arhanghel. Nimbul care înconjoară Arhanghelul, pare a lega pămîntul cu cerul, pornind de jos în sus, pentru a se pierde în slavă.

A doua medalie era o frescă a luptei infanteriei. Un grup defensiv apără o poziție cu mitraliera. Alături, un grup ofensiv redă momentul atacului.

Ideeza de comandă era reprezentată printr-un ofițer, care indică drumul spre victorie. În același plan, steaguri, trompete, cai. În stînga medaliei, holda liniștită ca un poem. Deasupra, steagul, care este însăși țara. Din stînga, susținută țării întregi, răspunde chemării trompetei, înaintind în coloană strinsă. Pe celelalte două laturi erau așezate plăci de bronz, în care erau sălătuite numele celor 789 soldați cunoscuți din 2.000 morți, tributul de singe al regimentului în marele război. Sub una din plăci era încrustată crucea „Mihai Viteazul”, distincție acordată regimentului pentru neîntrecuta vitejie a soldaților săi.

Sub înalță insignă militară, era săzată o placă cu numele ofițerilor morți în mariile bătălii.

O urnă de mari proporții, săzată pe soclul de piatră, urma să fie umplută cu pămînt din toate localitățile unde soldații regimentului și-au dat ultima jertfă. Astfel conceput, monumentul întrecea tot ce s-a realizat în materie de monumente în țară, pentru cinstirea eroilor.

Am făcut această prezentare, deoarece monumentul, după anii '50, a suferit cîteva modificări, ceea ce mai

**Locotenent-colonel  
Leonida MOIȘE**

(Continuare în pag. 18)



## Calvarul prizonierilor de război

(urmare din pag. 16)

tregul echipaj, inclusiv comandanțul, era alcătuit din români. Un ordin discriminatoriu pentru că remorcerile bulgare care făceau parte din același convoi de nave și-au păstrat pavilionul național.

Scoase din „lagărul de la Ismail”, șlepurile M.R. 31, 37, 38, 41 și 42 și trimise spre Galați și Cernavodă au fost, de asemenea, obligate să cobeare pavilionul tricolor și să ridice pavilionul sovietic. Aceeași scărtă au avut-o și monitocarele, în plus, li s-au schimbat și denumirile, astfel, monitorul „Lahovary” a devenit „Mariupol”, „Basarabia” — „Kerci”, „Brătianu” — „Azov”, și „Bucovina” — „Ismail”. Opera de dezorganizare a flotei române trebuia să fie completă.

Multe nave au fost trimise în porturile sovietice din Marea Neagră, cu deosebire în Odessa.

Deși zona fierbinte a frontului era departe și acastă activitatea s-a dovedit grea, periculosă, chiar riscantă. Într-un document redactat de Subsecretariatul de Stat al Marinei, Direcția Aplicării Armistițiului, se consemnează că „în ziua de 23 septembrie 1944, au sărit pe mine în Balta Jibieni, în drum spre Odessa, remorcerile „Mureșul” și „Mintuirea”. Remorcherul „Mureșul” avea la remorcă tancul B.L. 3 încărcat cu motorină. Remorcherul „Mintuirea” remorca două șlepuri încărcate cu diferite materiale. Convoiul era escortat de cinci vedete sovietice. Prima navă care s-a ciocnit cu o mină a fost „Mintuirea”. Înrajitorul pe mare este o lege sacră. Fiscul deci, ca remorcherul „Mureșul” să se îndrepte spre locul sinistrului. Gestul său omenesc însă l-a fost fatal. Astfel, două nave românești, aflate sub ordinele Comandamentului Sovietic au fost scufundate, pierdute, din neglijența aceluiași comandanț, care nu a asigurat dragarea cimpurilor de mine deși i s-au pus la dispoziție toate hărțile cu disponerea acestei arme periculoase. Condamnabilității neiglență, lăudabil gestul marinilor sovietici pentru că „Operațiile de salvare sunt date de vedetele sovietice” cum precizează documentele românești. Într-un

asemenea moment tragic, soldat cu morți și răniți, au fost uitate raporturile de subordonare dintre echipele remorcerelor și vedetelor. Pericolul solidarizează marinarii. Inegali în viață oamenii își adus au înse că sunt egali în fața morții.

Pentru aprovizionarea frontului Dunărea trebuia folosită. S-a dovedit întotdeauna o cale mult mai ușoară, de această dată și mai nesigură pentru că a jecat minătă de aviația americană, mai întâi, de cea germană, mai pe urmă. Astfel, s-a impus dragarea acestei căi navigabile și s-a constituit Flota de Drăguș. Pierderi dureeroase s-au înregistrat și pe Dunăre. Prin explozia minelor au fost scufundate remorcerile „Gherdăp” și „Basarab”, pe 11 respectiv 19 octombrie 1944. În aceeași zi de 19 octombrie este consemnată scufundarea remorcherului dragor S.R.D. „Amurgul”. Șapte zile mai tîrziu, pe 26 octombrie, aceeași scărtă a avut-o vasul N.F.R. Tanc Motor „Gh. Carp” care „a lovit două mine, una la proa și a două la centru...”

Scufundarea remorcerelor dragnare a costat însoțită de pierderi în rindul echipajelor. Au scăpat cel mai norocoș, cei care au avut zile dar și cei care, asemenea lui Moraru Traian, originar din comuna Ostrovul Mare, au fost „îmbrăcați cu centuri de salvare”. Într-o declarație, același supraviețuitor, de pe remorcherul dragor „Amurgul” a explicat dezastru prin faptul că nava nu a mai fost demagnetizată de trei luni fiind incapabilă „a evita explozia minelor magnetice”.

Deși Flota de Drăguș a fost pusă sub comandă sovietică răspunzători au fost tot români care puteau fi învinuiti de nerespectarea Convenției de Armistițiu. De aceea, la inițiativa Subsecretariatului de Stat al Marinei și a Statului Major al Marinei s-au luat măsuri pentru oprirea dragajelor pînă la demagnetizarea navelor dragnare.

Pierderi și jertfe care puteau fi evitate dacă suspicunea și neîncredere sovieticilor nu ar fi generat o continuă teamă și o înțîrziere condamnabilă a actelor de decizie, fiecare inițiativă avind nevoie de acordul Inaltului Comandament Aliat (sovietic) și al Comisiei Aliate de Control care avea sarcina să ducă la îndeplinire hotărîrile Convenției de Armistițiu.

## Istoria unui monument

(urmare din pag. 17)

importantă fiind dislocarea acestuia din locul amintit, ca urmare a hotărîrii edililor de atunci, ai Constanței și amplasarea pe strada Traian, unde se găsește și în prezent.

Cred că se cuvine să amintim că istoria acestui monument se completează în mod fericit cu istoria vieții autorului său, deoarece colonelul (r) Zoanel Gheorghiu este veteran de război, născut în anul 1900 și participant la războiul de întregire, în calitate de cercetaș-sanitar. Este printre puțini supraviețuitori din area formidabilă campanie a anului 1917, și cu glasul gituit de emoție, încearcă și reușește, într-un mod surprinzător pentru vîrstă sa, să-mi prezinte fapte și situații, în care încordarea și dramatismul acestor clipe, răzbătăt parță în timp, la noi, aducând accente și nuante ce reverberează sufletul și dau dimensiunea reală a sacrificiului spontan și dezinvolt al soldatului român.

Acum am înțeles semnificația cuvintelor gravate pe frontispiciul monumentului: „Glorios am știut să murim, apărindu-ne țara”, pentru că legendarul eroism al ostășului a fost certificat, atunci, pe cimpul de bătălie, într-un mod pe cit de simplu, pe atît de mare, pentru că sentimentul sacrificiului a fost real, militar, de la soldat la general, au fost conștienți de jenă lor.

În final, să amintim cititorilor, că în prezent se fac demersurile necesare, ca monumentul să fie readus la locul său initial, în toată splendoarea și măreția sa, așa cum era în perioada interbelică.

## În attenția cititorilor

Editura Militară preconizează publicarea lucrării „TACTICA NAVALĂ DE-A LUNGUL VEACURILOR”, sub semnătura căpitanului de rangul I (r) Anton Bejan și a căpitanului de rangul III (r) Niculae Koslinski, cunoscut istoric marinar.

Lucrarea este elaborată în 4 volume, corespondător epocilor tratate: a ramelor și armelor albe; velelor și armelor de foc; mașinilor și motoarelor; armelor sub apă și aviației; propulsiei nucleare și a rachetelor, constituindu-se astfel într-o veritabilă enciclopedie maritimă militară.

Rugăm persoanele interesate de achiziționarea ei să comunice în scris redacției noastre numele, adresa și numărul de exemplare solicitate, în vederea stabilirii tirajului.

Revista „MARINA ROMÂNĂ” va semnala la timp apariția lucrării, intermediind difuzarea ei.

# DIN UNIVERSUL U.S. NAVY

## S.U.A. — pilonul transatlantic al N.A.T.O.

NATO — cu cei 40 de ani de experiență, cu o conducere internațională, o excelentă rețea de informații și infrastructura necesară, cu implicarea sa directă în campania anticommunistă, nu va pregeta să-și păstreze și în viitor hegemonia în apărarea și consolidarea pacii în lume. Puterea NATO depinde de coaliția puterilor europene dar și de legătura transatlantică cu SUA.

Deși fosta URSS nu mai constituie o forță de amenințare pentru S.U.A., proliferarea armelor convenționale și nucleare, în special în Rusia, Ucraina și Kazahstan, determină guvernul american la o serioasă reevaluare a supravegherii globale avansate și a sistemelor de comunicații, măsuri pentru dotarea continuă cu tehnologia cea mai avansată, concentrarea în poziții prestabilite a unor mari rezerve de materiale precum și creșterea forțelor transportate aero și naval de către aliații săi. Reducerea cu 25 la sută a efortelor alocate pentru apărare în 1993 și în continuare, pentru perioada 1993—1997, reprezintă cel mai mic buget de după cel de-al doilea război mondial. Flota S.U.A. va regăsi, în continuare, cel puțin 12 portavioane (circa 100.000 tdw) care să supravegheze în permanentă zona Golfului Persic — Marea Arabiei — Oceanul Indian (6), bazinul mediteranean (5) și să acorde sprijin forțelor existente în vestul Pacificului (1).

Flota de suprafață se va axa pe cele peste 133 de fregate tip „Aegis”, din 224 prevăzute să se construiască. Cele 40 de submarine AN/BSY-2 „SEA WOLF”, purtătoare de ракетe „CRUISE”, vor constitui un model de capacitate combativă și flexibilitate în acțiune. SUA preconizează și o reducere în următorii 5 ani, pînă la 150—100.000, a efectivelor sale staționate în Europa, în condițiile menținerii pregătirii superioare a ofițerilor (circa 25 de ani pentru un comandant) și personalului angajat (7 ani pentru un sergent).

In general, se intenționează înlocuirea producției de obiecte și sisteme mari cu altele subdimensionate, mult mai eficiente și ușor de înlocuit.

### De ce se tem americanii

În 1987, 37 de marini americani au fost victimele scufundării fregatei „STARK”, de tipul Oliver Hazard Perry (F.F.G.-7), în Golful Persic, de către un avion iranian de tipul MIRAGE F-1. Acesta a lansat două ракетe „EXOCET” asupra navei care, deși dotată cu rachete antiaeriene teleghidate, a fost incapabilă să riposteze.

Tragedia a fost cauzată de o serie de erori în aprecierile făcute de unii ofițeri cu funcții — cheie, pe fondul superficialității acestora dar și ca urmare a disfuncționalităților survenite în sincronizarea și interpretarea informațiilor oferite de senzorii și tehnica computerizată de la bord.

Cercetările ulterioare au reliefat existența unor serioase carente privind cunoașterea și exploatarea tehnicii de luptă din dotare, complexitatea armamentului modern punindu-i deseozi în dificultate pe tehnicenii cu pregătire medie de la bordul navelor U.S. Navy. Marini tineri, însarcinați cu deservirea sistemelor extrem de sofisticate ale diferitelor arme, posedă doar un antrenament operațional ce nu depășește unor nivelul pe care îl primesc elevii de liceu într-un semestru referitor la conducerea auto. Într-o perioadă de timp relativ scurtă, ei sunt puși față în față cu cei mai instruiți și experimentați piloți inimici, angajați în luptă radioelectronică contra cronometru.

Comisia de anchetă a scos în evidență, printre altele, că vulnerabilitatea ofițerilor americanii nu este deloc fortuită.

Acest fenomen este întreținut de ineficiența cursurilor de perfecționare pe care aceștia le urmează, de regulă, la Centrul de luptă antiaeriană al flotei din Dam Neck — Virginia. În acest sens, a existat și o viziune falsă asupra sistemului de pregătire a ofițerilor de comandă. Din start, lor li s-a pretins să se inițieze în toate specialitățile, devenind astfel „generaliști” prin pregătire și „carieriști” prin vocație.

A pune total pe seama aptitudinilor, dar mai ales a experienței, constituie în prezent o condamnabilită aventure.

Donald G. Freeman, ofițer cu 18 ani de serviciu în flota americană, în prezent specialist la Centrul de perfecționare și prognозare a marinii din Chesapeake — Virginia, optează pentru ofițerul — expert care, pe baza perfecționării și antrenamentelor asidue, să dobîndească deprinderile necesare pentru a deserve și anumite categorii de tehnică la cei mai înalți parametri. Raportate la evoluția și complexitatea armamentului și a tehnicii de luptă de la bordul navelor, performanțele factorului uman continuă să primeze.

Este o realitate pe care americanii, deși nu se impacțientează, încearcă totuși să nu o ignore...

Traducerea și adaptarea  
Haralamb Solomon-MUSCELEANU



Crucișatorul „MONTEREY”

## Respirația spirituală a mării

### — Note de lector —

## INEDITUL LEXICOGRAPHIC MARINARESC

Copion de rangul I (r) inginer  
CONSTANTIN I. POPA

## Expresii marinarești în limbile engleză și română



Sub semnătura căpitanului de rangul I (r) inginer Constantin I. Popa, la Editura Militară, a apărut recent un dicționar lexicografic de „EXPRESII MARINAREȘTI ÎN LIMBILE ENGLEZĂ SI ROMÂNĂ”. Concentrată și selectivă, lucrarea cuprinde peste 7000 de expresii consacrate activităților de marină,

ordonate în subdiviziuni și inserate alfabetic.

Veritabil instrument de lucru în studii și traduceri de profil maritim, carte poate fi utilizată în egală măsură, datorită formatului adecvat și în varianta „la portător”.

Prin conținutul elevat, particularizările pe categorii problematice și redarea echivalențelor consacrate în sferă maritimă, lucrarea prezintă o largă adresabilitate care depășește medul strict profesional.

Această inginoasă culegere de expresii înglobăză similitudini bilingve ale unor comenzi, ordine, întrebări și răspunsuri, informații și aprecieri specifice limbajului marinarești, selectate dintr-un vast material privind domeniul în care autorul a acumulat o bogată experiență profesională.

Titlu de premieră în literatura lingvistică românească, acest nou gen de dicționar se adresează deopotrivă personalului încadrat în marină, elevilor și studenților din instituțiile de învățămînt de profil precum și tuturor celor care doresc să aibă tangență cu universul atât de fascinant al mării și specificitatea tradițională de limbaj a slujitorilor săi.

Dr. Octavian SELARIU

## MOTORUL ECONOMIEI

(urmăre din pag. 13)

Politica transportului în Olanda se concentrează asupra întreținerii și dezvoltării poziției de conduce-re a porturile noastre principale. Ca și în Constanța, pentru Rotterdam și Amsterdam, planurile prin-cipale au fost dezvoltate pentru a consolida poziția noastră. În Rotterdam, vor fi proiectate noi locuri pentru terminalele containerelor și pentru infrastructura căilor ferate. Vizam o creștere mai mare a can-tităților în tone transportate prin Olanda.

Aceasta înseamnă nu numai că este importantă manevrarea rapidă și sigură a mărfurilor și pasagerilor în porturi, ci și infrastructura adecvată a regiunilor din interior care aprovizionează porturile. În timp ce drumurile și căile navigabile interioare din Olanda sunt de calitate superioară, alternativa căilor ferate trebuie consolidată. Guvernul a hotărît să construiască o nouă legătură de căi ferate între Rotterdam și Germania, în exclu-

sivitate pentru transportul mărfurilor.

Pentru transportul pe cale ferată, rutier și navigație interioară, legăturile cu alte țări din Europa de Vest și de Est vor avea cea mai mare prioritate.

Dar o creștere a traficului va produce enorme probleme de mediu. Cu orice preț trebuie să evităm ca țara noastră să producă o blocare a traficului. De aceea cel de-al doilea scop al politicii trans-portului olandez este conceptual de „dezvoltare sustinută”. Aceasta înseamnă că sistemul nostru de transport trebuie să satisfacă condițiile unui mediu sănătos, acum și în viitor. Cheia atingerii acestor scopuri este trasarea unei distincții clare între traficul care este esențial pentru economia noastră și traficul cu valoare economică redusă. În politica noastră, traficul „ne-esențial”, ca transportul navetiștilor și transportul „în timpul liber” cu automobilul particular vor fi descurajate, pentru a face loc traficului esențial, ca transportul mă-

furilor și transportul în scopuri de afaceri. Sperăm să realizăm acest lucru îmbunătățind transportul public, prin incurajarea taxelor și printre-o politică de locație bine echilibrată. Încercăm să anulăm tendința distanțelor mari între casă, serviciu și locurile de recreere. În același timp, pentru transportul mărfurilor, încercăm să transferăm o parte din creșterea transportului rutier la transportul feroviar și navigația interioară.

In final, încercăm să atacăm rădăcina care produce probleme. Aceasta înseamnă că vehiculele trebuie să fie curate, sigure și silențioase și să fie folosite în cel mai prietenesc mediu.

Pentru a ne atinge scopurile, am dezvoltat o strategie. Această strategie este inscrierea într-un document politic important: Al doilea Plan al Structurii Transportului, de la 1990–2010. Am pus în practică această politică și deja se pot vedea primele rezultate pozitive.

Desi avem un drum lung pînă la satisfacerea scopurilor noastre finale, suntem conviși că am făcut un progres spre un sistem de trans-port care satisfacă condițiile mediului și economiei și că Olanda își poate dezvolta poziția ca poartă spre Europa.

Se crede, deosebi, că dezvoltarea economică produce o creștere a poluării. Experiențele multor țări în ultimele cîteva decenii par să confirme această părere. Dar convingerea men este că creșterea economică este necesară și în același timp, trebuie folosită pentru a lupta contra poluării. Cu cel de-al doilea „plan al structurii transportului” am dovedit că poate să existe o dezvoltare economică și o îmbunătățire a poziției noastre competitive fără să se aducă pre-judicii mediului.

Desigur, problemele cu care România se confruntă în domeniul transportului sunt de alte dimensiuni, comparativ cu cele din Olanda. Dar scopurile politice ale guvernului român sunt comparabile cu cele din Olanda, construind în România, la Constanța, un port principal pentru Europa de Est.

România are nevoie de legături comerciale pentru a continua cu succes politica reformei. Comerul trebuie să fie linia de ghidare în relația dintre Olanda și România. Dar, în același timp, dorim să vă ajutăm în procesul dumneavoastră de reformă și să vă împărtășim din experiența noastră, pentru ca să ne repetăm greselile făcute de noi.

Planul principal pentru Constanța este un astfel de exemplu. Constanța, ca portul, are un mare potențial de a deveni un centru principal în rețea de transport european. Poziția ei la capătul fluviului Dunărea va fi cheia spre succes. Constanța poate fi motorul economiei României, la fel cum portul Rotterdam este de o importanță imensă pentru economia olandeză.



## „Căluțul de mare” — navigând spre viitor

In prima zi de activitate a acestui an, în incinta Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a fost inaugurată grădinița „CALUTUL DE MARE”, unitate de învățământ preșcolar rezervată copiilor cadrelor militare și personalului ci-

vil încadrat în unitățile din garnizoana Constanța.

La festivitate au fost prezenti domnii viceamiral Gheorghe Anghelescu, comandantul Marinei Militare, contraamiral Constantin Iordache, șeful de Stat Major, contra-

(urmăre din pag. 15)

și deversa o parte însemnată de apă inundând satele. Oamenii lipsiți de călăruș și hrana sănătate recuperată din podurile caselor astupate de apă și transportați la nava de salvare unde li se acordă îngrijirile necesare.

In anumite sectoare ale Dunării, grosimea barajelor de gheață impune folosirea explozivilor.

Cea mai grea luptă cu gheața a fost însă, în dreptul satului Pisica ce fusese inundat în întregime. După recuperarea oamenilor ce nu voiau să-și părăsească podurile caselor inundate se dă bătălia cu blocurile de gheață. Urmează zile și nopti de muncă și încordare, de luptă cu gheață dar și de satisfacție a misiunii îndeplinite.

Nava revine la Constanța unde este ancoreată pentru îndepărtarea unor table ale corpului ce fuseseră îndoite și schimbarea elicei care era grav avariată.

Iarna anului 1967 punte din nou în alertă echipajul salvatorului către, în lună martie, la semnalul de ajutor dat de nava românească „SULINA”, intervine și o salvareă de la un iminent naufragiu.

Pe data de 22 martie 1968 nava „SOCA”, sub pavilion iugoslav, este scută pe digul de larg al localității Mangalia de unde dă semnal de ajutor.

Nava RM „101” se deplasează la locul sinistrului și după verificările de rigoare se constată starea gravă în care se găsește nava iugoslavă.

amiral Eugeniu Dumitrescu, rectorul Academiei, reprezentanți ai Inspectoratului școlar județean, numeroși părinți.

După oficierea slujbei religioase de sfintire a localului de către un sobor de preoți, I.P.S. Lucian Florea, arhiepiscopul Tomisului a consfințit ca protector Sfântul Mare Mucenic Dimitrie, Izvoritorul de Mir.

Grădinița — condusă de doamna directoră Gina Luță — are o capacitate de 140 de locuri, este încadrată cu cadre didactice competente și personal administrativ calificat, majoritatea soții de militari, oferind un confort sporit și toate facilitățile necesare îndeplinirii obiectivelor educaționale adecvate vîrstei preșcolare.

Grădinițe similare funcționează încă de anul trecut și în garnizoanele Topraisar, Tulcea și Mangalia, evidențieră strădaniile conducerii Marinei Militare pentru asigurarea protecției sociale și menținerea decentei standardului de viață a personalului militar și civil din subordine.

*Locotenent-marejor  
Marian MUSNEAGU*

Aceasta transportă în magazii 50 de vagoane de „Valonee” (praf folosit în industria tabăcăriei), dar datorită numeroaselor spărțuri produse de stînci, aproximativ 60 la sută din cantitate este compromisă.

Cel 18 oameni din echipaj sunt debarcăți și căzați în Mangalia după care încep operațiunile de dezech-

In 20 de minute de la primirea semnalului de ajutor, nava RM „101” pleacă din Constanța pe o mare de gradul 4—5 și o vizibilitate extinsă de redus. Nava esuată este găsită și încep operațiunile de salvare care, însă, sunt mult îngreunate de starea mării și de vîntul foarte puternic. După 48 de ore de luptă continuă, operațiunile de dezesuare reușesc iar „LILIKĂ” este remorcată la Constanța cu găuri de apă în sectorul popa. Flotabilitatea navei este asigurată de marinarii grupelor de vitalitate ce fuseseră ambarcați pe ea, împreună cu două motopompe și materialele necesare.

Alci se încheie o pagină din eroica epopee a marinarilor militari salvatori care, prin profesionalism, au atrăs stima colegilor din marina comercială, iar amintirea lor este greu de sters din memoria acestora.

In anul 1967 sunt lansate la apă în S. N. Oltenia două moderne nave de salvare — „VOINICUL” și „VITEAZUL” — ce vor duce mai departe tradiția marinarilor salvatori români.

## SALVATORII

are și recuperarea a navei. Datorită timpului nefavorabil operațiunile se desfășoară încet dar cu multă competență. După 18 zile echipajul abandonează nava iar după înălțării acestea este dezesuată, remorcată la Constanța și ancoreată de urgență pentru reparări. Nava este reparată și intră în dotarea flotei comerciale românești fiind rebotezată „MOLDOVA”.

In noaptea de 18 aprilie 1960 nava „LILIKĂ”, sub pavilion elen, este aruncată de furtuna în punctul cunoscut sub denumirea de „digul genovez” și împinsă de vîntul puternic căzăbată pe plajă comunie 2 Mai.



# DE LA LOCOTENENT LA AMIRAL

(urmare din pag. 4)

O problemă importantă pe care am rezolvat-o în ultimii doi ani a fost aceea de a propune pentru ocuparea funcțiilor importante ofițerilor foarte bine pregătiți profesional care, altădată, erau marginalizați, pe criteriul „dosarelor”. Faptul constituie un real stimulent pentru întregul corp de ofițeri, promovarea acestora în funcții făcându-se prin parcurgerea tuturor treptelor ierarhice. Evităm astfel situații anacronice, la modă cîndva, cînd un căpitan avea în subordine colonie.

— Rezultatele obținute în anul 1992 s-au situat la nivelul scontat?

— Da. Ele au fost pe măsura eforturilor depuse. Cu toate greutățile survenite, pe linie logistică, în principal, unitățile de nave și de uscat sint în măsură să-și îndeplinească misiunile și, aceasta, la un nivel mult mai ridicat decât pînă în decembrie '89. Meninarea în stare de operativitate a navelor, a tehnicii și armamentului, o stare disciplinară bună în unitățile din subordine, realizarea unei pregătiri corespunzătoare la toate nivelurile, funcționarea marii unități ca un organism militar armonios și stabil, în această perioadă pe care o traversăm, de instabilitate economico-socială și politică este, dacă vrei, o doavă de patriotism. Am deci motive de satisfacție.

— Aveți și insatisfacții?

— Sunt și insatisfacții dar, întrucît multe din nerealizării au cauze obiective sau necesită un timp mai indelungat pentru ca problemele să-și găsească rezolvarea, consider că nu este cazul să mă refer la ele. Sint însă optimist și, în acest timp, ferm convins că Marina Militară, Armata Română, de fapt, România va intra pe făgășul firește al statului de drept și își va ocupa locul pe care-l merită în Europa și în lume. Situația armatei din timpul evenimentelor din Decembrie '89 o doresc irepetabilă.

— Ce ar mai trebui schimbă sau perfecționat?

— IN PRIMUL RIND cred că ar trebui să se vadă o schimbare mai accentuată în mentalitatea oamenilor, a cadrelor militare la toate nivelurile — de grade și funcții — în ceea ce privește rolul și locul armatei în sistemul nostru socio-politic iar ca un corolar asigurarea acestela din punct de vedere logistic cu minimum necesar pentru a-și putea îndeplini misiunile în orice moment. În al doilea rind, reevaluarea, promovarea și sprijinirea competențelor și, nu în ulti-

mul rind, ar trebui să se manifeste mai mult respect între oameni pe verticală, orizontală și chiar pe diagonală. Am evidențiat doar cîteva elemente fără de care nu vom putea face progrese deosebite în meseria armelor.

Pledez pentru toate acestea plecind de la profesia unui ginditor militar român conform căreia, dacă vom întreține, echipa și instrui o armată în condiții bune, în timp de pace vom pierde niște bani, iar dacă nu vom face acest lucru, în caz de război putem pierde o țară. E ușor de dedus faptul că și guvernul și parlamentul, practice, la factorii superiori de decizie pot trage învățăminte din acesta.

— În vara anului 1992 ați condus un grup de nave militare care au vizitat Turcia, Grecia și Italia. Ce semnificație au avut aceste vizite?

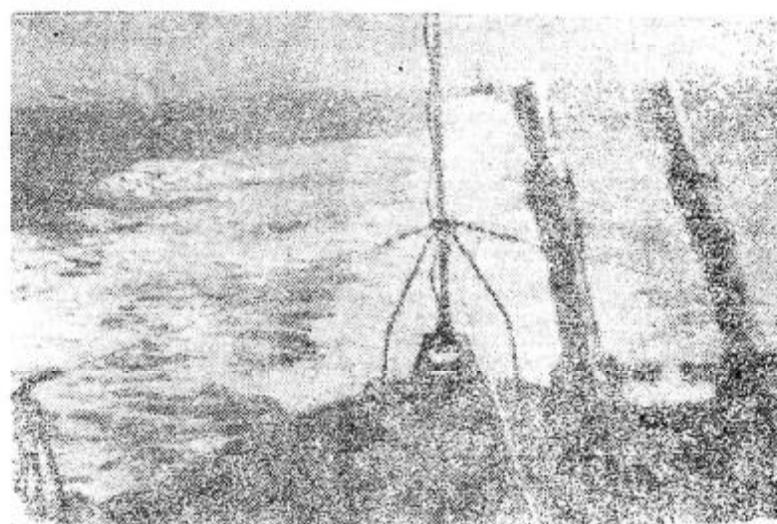
— Am fost onorat de faptul că am fost numit să conduc marsul celor două nave militare — „MIDIA” și „AMIRAL SEBASTIAN EUSTATIU”, numire care, în mod cert, a avut la bază pregătirea și experiența mea de navigație pe mare, dar mai ales faptul că navigasem pe Marea Mediterană și am trecut de vreo săptă ori cu nave prin strimotoare. Marsul a avut mai multe obiective. Astfel, ofițerii bordului și ofițerii studenți ai Academiei Navale au avut ocazia să cunoască alte teatre maritime, strimotoare, țări și porturi noi, au fost testate navele și tehnica în condiții de marsuri lungi iar cei călărași, la eforturi fizice și psihice deosebite, realizarea unor legături mai strînsă între Marina Română și flotele țărilor vizitate. Toate acestea s-au constituit în-

tr-un moment istoric deoarece în ultima jumătate de secol nu au mai ieșit grupuri de nave militare românești din Marea Neagră. În Turcia și Grecia vizitele s-au făcut ca răspuns la cele executate de nave militare ale acestor țări iar în Italia, la Genova, am reprezentat România la Serbările Columbiene. În cele trei porturi vizitate navele noastre au primit peste patru mii de vizitatori la bord. Consider că acest marș a fost un adevarat succes pentru Marina Militară.

— Conform unor mai vechi tradiții navele Marinei Militare și implicit și cele din subordinea dumneavoastră poartă nume de eroi marinari sau personalități marcante din istoria marinei române. Revista noastră a inceput deja un serial în care sunt evocate aceste personalități. Peste puțin timp Divizia de Mare va aniversa o sută de ani. Considerați că ar trebui să poartă un astfel de nume? Dacă răspunsul este afirmativ, care ar fi acest nume?

— Prin Inalt Decret, numărul 1247, din 26 februarie 1896, se înființează Divizia de Mare care cuprindea: crucișatorul „ELISABETA” — cu decenii în urmă cea mai modernă navă militară a Mării Negre —, bricul „MIRCEA”, canoniera „GRIVITA” și torpilera „SMEUL”, „SBORUL” și „NALUCA”. Deci, peste trei ani vom aniversta centenarul acestei mari unități.

De atunci navele Diviziei de Mare au luat parte activă la cele două razboiuri mondiale iar în Decembrie '89 au ieșit în larg gata de intervenție. Consider că tradițiile acestei mari unități o îndreptățesc să poarte numele unei personalități deosebite din istoria neamului, a aceluia legendar voievod ce se intitula „Io, Mircea voievod, domn pînă la marea cea mare”. Așadar, o propunere ar fi: DIVIZIA de MARE „MIRCEA”.



# magazin • magazin • magazin

## ALTEA SA — NUNTAȘUL GHINIONIST



*In toamna anului 1937, distrugătorul „REGINA MARIA” a fost desemnat să înceapă pregătirile în vederea efectuării unui voiaj în Grecia, avându-l la bord pe prin-*

*cările de păcură fiind smulse, combustibilul răbufneea peste punctea alunecoasă, făcind imposibilă circulația și intervenția echipajului. Avariiile erau dintr-între cele mai*

*grave. La căpătiiul său, agiotantul Fundățeanu vegheea nepulincios.*

*Când nivelul apei a atins cote amenințătoare, ghidordelele au început să circule din mînă în mînă.*

*Pe 5 ianuarie, la orele 14,00 legătura radio s-a întrerupt. Intrate în panică, autoritățile au trimis pentru intervenție pasagerul S.M.R. „DACIA”, de 4800 tone. Acesta ne-a reperat către orele 22,00, reusind să ne comunică prin proiectoare poziția. Datorită evoluției situației hidrometeorologice, distrugătorul primește ordin să se înapoleze la Constanța.*

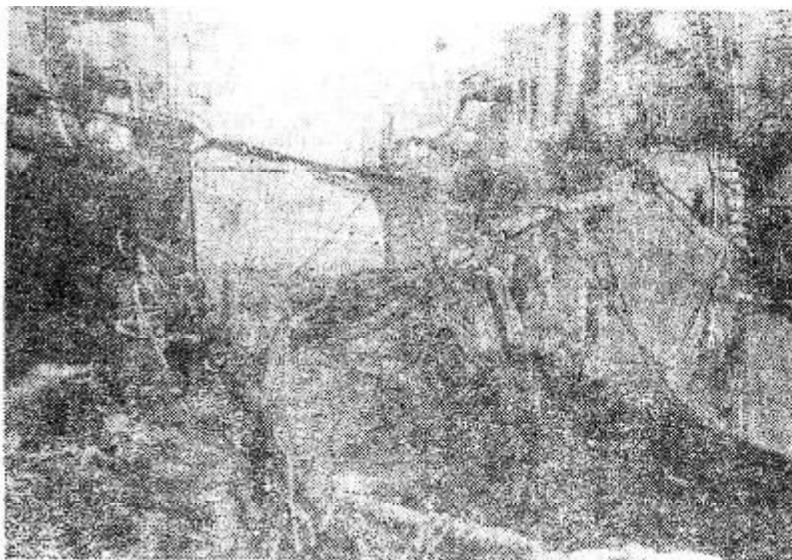
*In dimineața zilei de 6 ianuarie 1938, după 34 de ore de la plecare, „REGINA MARIA” având aspectul unui înens bloc de gheață, răvășit de furia oarăbă a tempestei și cu echipajul aproape epuizat, acostăză într-o stare deplorabilă la dâna 8.*

*Această aventură de-a dreptul Lazarată, la care am fost martor ca locotenent, în calitate de membru al echipajului, s-a soldat, din jericire, numai cu serioase daune materiale, după cum reiese și din imaginile alăturante, reconfirmind cu riscul unor sacrificii inutile, că zică românească „Distracția costă” este valabilă deopotrivă pentru regi și muritorii de rind...*

*Contraamiral (în retragere)*

*Alexandru HORODINCA*

*-- veteran de război --*



*ul moștenitor Mihai. Acesta urma să-l reprezinte pe M.S.R. Carol al II-lea la festivitatea oficerilor unei căsătorii în familia suveranilor de la Atena. Comandanțul mărsușului a fost numit comandorul Gheorghe Dumitrescu, fost atașat naval la Londra, nava fiind comandată de căpitânul — comandor Alexandru Stoianovici.*

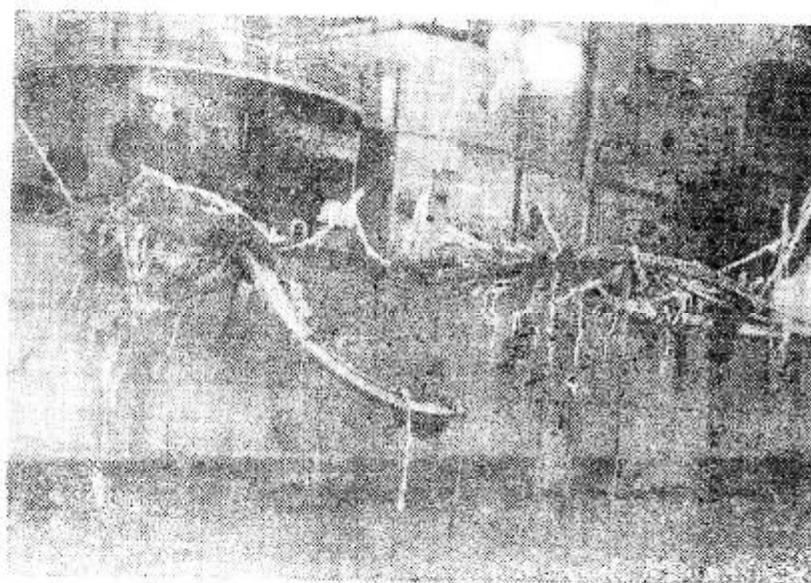
*In ziua de 4 ianuarie 1938, către orele 20,00, după dublarea geamurilor din preajma farului Carol I, nava a întîlnit o mare totală potrivnică, acompaniată de bujișuri și un vînt de forță 3—4. Din cauza ruhlului, careul oficerilor, amenajat pentru un dîner oficial în onoarea tinărului prinț, a devenit impracticabil, într-o stare jalnică.*

*In poftida intențirii vîntului și a valurilor uriaze, nava a reaște să ajungă aproape de mijlocul nopții, cu o viteză redusă, la travers de Capul Calacera. Furăna l-a obligat pe comandanț să iasă cît mai în larg, pentru a menține nava în siguranță, „la capăt”.*

*Tempesta luase o amplă neînținută. Viscolul orbitor a redus definitiv vizibilitatea, iar gerul transforma valurile care măsurau punctea într-o carcasă tot mai împărdătoare de gheață. Benzile de 40°—50° amenințau să ne răstoarnă în orice secundă. Capacele tan-*

*diverse. Bârcile de salvare, smulse din suporți, zăceau zdrobite pe puncte. In compartimente kaosul era înimaginabil. Pretutindeni domnea o discordie apocaliptică în valurile inundaseră, rînd pe rînd, compartimentele de sub puncte.*

*In cabina comandanțului, ghinioșul nuntă zăcea zguduit de valuri și cuprins de agonia răului de*





magazin • magazin • magazin

## Pe punți de corăbii și vapoare

(Călători și exploratori români pe mări, oceane și fluviile lumii)

1. Mihai Ilaret, în 1851 a plecat din Galați, pe Dunăre pînă la Sulina, apoi pe mare pînă în Grecia vizitînd Atena. Era septembrie. Plutind pe Dunăre a făcut constatări privind malurile fluviului, acoperite cu stufo și plante de mlașină iar farul Sulina l-a văzut „în forma unui turn de noapte care luminează îndepărtarea pe mare”. Navigind pe Marea Neagră călătorul ieșean nota despre râu de mare, despre delfinii ce dădeau tircoale **vaporului**. Prin Dardanele „am pătruns în Mediterană și, cuind, vaporul a acostat în portul Pîrsei”.

2. După șase ani de studii în străinătate (Italia) pictorul **Cheorghe Tătărescu** se întorcea în țară. În 1851 cobarcind de pe un **vapor** la Giurgiu de unde pleca spre București cu un olac de poștă. Deoarece prietenul său N. Bălcescu îl rugase să participe la primirea oficială la 11 septembrie 1851 a revoluționarilor români în Comitetul Democratic European de la Londra pictorul a trecut marea, a debărcat la Dover și a poposit zece zile în capitala Angliei.

În drum spre patrie, după ce a vizitat 13 mari orașe europene a ajuns la Linz, de unde a plecat cu **vaporul** la Viena și mai departe pînă la Giurgiu, unde a sosit într-o frumoasă zi de noiembrie.

3. **Alexandru Odobescu** a călătorit mult prin țară și străinătate. În 1852 se afla la Paris. Din capitala Franței a lăcut, între 3–11 august, o excursie în Anglia. A călătorit cu trenul și **vaporul**. A trecut prin Amiens, Boulogne, pe mare, pînă în portul Folkestone și, mai departe, spre Londra.

4. C. Pruncu, oțîner, născut la Focșani. La 16 ani, în toamna lui 1854, pe cind se desfășurau ostilitățile pe frontul Crimeei, a fugit de acasă, s-a ambarcat la Galați pe un **vapor**, care l-a dus pînă la Sulina. De aici a ieșit în mare cu o **corabie** și după peripețiile datorate furtunii a ajuns la Odessa. Se pare că aceea corabie era un caic deoarece a fost nevoie să se adăpostească de valuri după Insula Serpilor. Acest popas i-a prilejuit fugărilor lui descrierea peticului de uscat dintre valurile nesfîrșite. De la Odessa a plecat spre Sud. După opt zile de plutire pe ape, trecind prin Bosfor „cu cheiurile lui neterminate, cu palaturile aurite și grădiinile lor vesele” a ajuns la Istanbul. De aici a plecat pe mare la Marsilia. **Vaporul** a făcut escale în insula Caliopi, în Smirna și în Malta. S-a angajat pe cinci ani în armata franceză și a fost trimis în Corsica pentru instrucție. De aici a plecat spre Crimeea prin Dardanele, pe lîngă insula Prinkipo, prin Bosfor și pe Marea Neagră. A sosit la Sevastopol în octombrie 1855 și a participat la bătălia pentru cucerirea fortăreței, după care, țărăști prin Bosfor, Dardanele și Mediterana, a ajuns la Oran, în Africa, debarcind în satul Mervel-Keber (1856). Întors în țară a participat la războiul de independență.

5. Scriitorul **Dimitrie Ralet** a efectuat, începînd cu luna Iulie 1855, alături de Costache Negri, o călătorie în Istanbul. El aveau însărcinarea să

discute cu autoritățile otomane propunerea ca două treimi din veniturile mănăstirilor închinate să rămînă în țară. Drumul spre capitala Imperiului Otoman a fost făcut cu postalionul (pînă la Giurgiu) cu trăsura particulară (pînă la Varna) și, pe mare, cu un **vapor** austriac al companiei Lloyd.

6. Istoricul Treboniu Laurian a călătorit prin Europa (Austria, Germania, Franța, Anglia, Italia).

La 2 septembrie 1855 a ajuns la Londra. El consemnă: „Plecînd de la Paris, am ajuns la Boulogne și am trecut la Folkestone în Britania. Marea a fost furioasă și am pătimit tare de NAUSEE sau de așa numitul rău marin”. O altă însemnare: „Genova (Genova) 16 septembrie. La 6 ore plec cu nava de **vapor** „MARIA ANTOANETA” spre Livorno și de acolo la Civita Vecchia. Marea Ligurică (Ligurică) se vede linășită; nu știu dacă nu mă va trata ca ea britanică. Dacă voi scăpa cu viață, vă voi mai scrie”. Cele două citate sint extrase din corespondențele trimise (și apărute) în „Gazeta Transilvaniei” și în „Foale pentru minte, înimă și literatură”.

7. Scriitorul **Nicolae Filimon** a voiajat prin Ungaria, Austria, Germania și Italia. În ziua de 29 iunie 1858 a plecat din București cu un „omnibus”. La Giurgiu a tras la „ospelul” numit „OTELLA DE VAPORI”. Cu **vaporul** „ARHIDUCELE ALBRECHT” pe Dunăre, trecînd prin Cazane, a ajuns la Pesta, iar de aici la Pressburg (azi Bratislava) și a debărcat în vechea Vindobona (Viena).

14. **Gheorghe Pomuș**, fiu de români ortodocși a studiat la academile militare din Viena și St. Etienne (Franța). S-a ambarcat în decembrie 1849 pe un vapor cu destinația New-York. În februarie 1850 a debărcat, după traversarea Atlanticului, în S.U.A. ca emigrant. A avut merite deosebite în războiul civil (1861–1865). În semn de recunoștință, președintele S.U.A., A. Johnson l-a numit consul general al Statelor Unite la Petersburg, funcție pe care a îndeplinit-o timp de 12 ani.

17. **Mihai Eminescu** a călătorit cu **vaporul** pe Dunăre de mai multe ori. În finalul turneului întreprins cu trupa de teatru Mihai Pascaly a ajuns la Oravița iar de aici a ajuns la Baziaș la 21 august/3 septembrie 1866 pe cea mai veche linie ferată de la noi (construită în 1856). Apoi, pe Dunăre, a călătorit aproape o săptămînă cu **vaporul** pentru a ajunge la Giurgiu și de aici la București.

La 10 iunie 1882 a plecat din gara Filaret la Giurgiu. A pierdut cursa fluvială (din Constanța și serie Veronică Micle: „am intîrziat la Giurgiu, la Costinescu, unde am scăpat odătă vaporul, care nu pleacă decât de trei ori pe săptămînă...”). Pe 13 și 14 iunie a călătorit cu **vaporul** pînă la Cernavodă, iar de aici cu trenul la Constanța unde ajunge pe 15 iunie 1882 și stă timp de zece zile.

Contraamiral  
George PETRE

magazin • magazin • magazin



# DISPARITII NEELUCIDATE, ÎN TRIUNGHIUL BLESTEMAT

• Nava americană „CAROL DERRING” este găsită în anul 1921 în apropiere de ţărmurile Floridei, având cîrma avariată și roata cîrnel zdrobită, fiind în imposibilitate de a fi guvernată. Păreau a fi zdrobite intențional. Pe catarg se află pavilionul care în codificare internațională explica celor ce ar fi trezut prin apropierea navei: „Am pierdut controlul asupra vasului”, ceea ce s-a și putut vedea foarte clar la descoperirea sa, aceasta pluită în derivă. Curios este că numai cu două zile înainte vasul jușteva răzut pluită, cu echipajul la bord. Acum nu mai avea nici echipaj, nici bărci de salvare, iar în cabine domnea o dezordine de ne-descris. Nimic, nici un fel de stîrpi în prezent.

• Cargoul american „COTOPAXI”, cu un depășament de 2950 tone, ridică ancora din portul Charleston cu direcția de marș Havana, având o incărcație de 1000 tone de cărbune. Ridicarea ancorei avusese loc la 29 noiembrie 1925, iar cîteva zile mai tîrziu, la 1 decembrie, comunică prin radio că în puțină apă, însă situația nu este de loc îngrijorătoare, apa fiind scosă cu pompele navei. În ziua respectivă, în zonă fusese înregistrată o furtună fenomenală, dar raportul radio cu privire la apa din cală s-a transmis după terminarea acesteia. De nici nu se mai stie nimic despre „COTOPAXI”.

• În anul 1926, deci foarte puțin timp de la dispariția misterioasă a cargoului american „COTOPAXI”, un alt cargou, aparținând de data aceasta companiei de navigație „TRANSMARINE CORPORATION”, „SUDUFFCO”, dispărut cu cele 4000 de tone de incărcațură și cu cel 29 de oameni aflați la bord. Nava plecase la 13 aprilie din Port-Newark, iar de atunci nu a mai dat nici un semn de viață, nu a lăsat nici-o urmă a trcerii sale prin Triunghiul blestemat.

• Apare pe mările lumii un nou „vas-fantomă”. Este vorba de cliperul cu patru catarge „MAURICE K. THURLOW” care navigase la 15 octombrie 1927 îngă Cap Hatteras, în timpul unei puternice furtuni. După încreșterea furtunii, marinarii care coboriseră bărcile de salvare se întorce la jârm să-și

mai ia unele lucruri personale, dar... cliperul dispăruse. Se presupune că s-a sfîrșit de jârm în timpul furtunii.

Peste cîteva luni, nava olandeză „SCHLEIDRICH” întîlnescă cliperul dispărut, fără echipaj, plutind în derivă la vest de Bermude. Timp de cinci ani a constituit un adevărat pericol pentru pacheboturi, fiind semnalat de zece ori pe cele mai frecvente căi de navegare. A opta semnalare a fost și ultima, nava fiind torpilată și scufundată. Dar s-a terminat doar „povestea” unui „vas-fantomă” din atită altfel.

• Contabilizarea disparițiilor neelucidate de nave și echipaje, sau numai de echipaje, continuă, anul 1932 înregistrând dispariția echipajului bricului „JOHNAND MARY”, găsit la 50 Mm sud de Bermude. Bricul platea în derivă, cu carena proaspăt vopsită, cu velatura strinsă. Nimeni nu a aflat ce s-a întâmplat acolo, cum a putut să dispară fără urme echipajul bricului.

• Spre finele anului 1935, în largul coastelor Bermudelor este găsit pluită în derivă vasul „DAH-

MA”. Avea întreaga velatură sfîșită ca și cum niste gheare ascuțite n-ar fi avut nimic altceva de făcut decât să-și încerce puterile în aceasta. Catargele erau trințite în apă, retinute de la bază. Echipajul lipsese!

• Cargoul „ANGLOAUSTRALIAN”, cu 39 de oameni la bord, dispărut în anul 1938 la nord de insulele Azore, pe ruta ce ducea spre Triunghiul Bermudelor. Înainte de dispariție lansează un ultim mesaj prin radio, în care, culmea ironiei, anunță că „Totul merge bine”. Cu toate asigurările de bine din mesajul radio, cargoul dispăr. Căutările durează două săptămâni. Totul în zadar.

• Un an mai tîrziu, spre finele lui 1939, este găsit în largul peninsulei Florida cargoul cubanez „UBICON” având la bord... un cîine, care rătăcea pe punte și înmînd. Cargoul se afla în stare bună, iar lucrările echipajului se aflau la lecările lor. Nu s-a găsit nici o explicație a părăsirii cargoului de către echipaj, dar nici a rămînerii sau răsăritului cîinelui la bord.

Emilian ANDREI

## Marinari pe podium

În topul celor mai buni sportivi constănțeni ai anului 1992, căpitanul de rangul III CORNELIU COSTINIUC, din Academia Navală „Mircea cel Bătrîn”, s-a clasat al 10-lea.

Reputatul artizan al navelor miniaturizate a înregistrat cea mai bună performanță românească — două medalii de argint și una de bronz — la Campionatul european de navomodel Grupa C (machete) de la Hengelo — Olanda (—7 iunie 1992).

Membru al Secției de navomodel de la A.S.A. „MARINA” Constanța și conducător al lotului național, sportivul marinur a fost titularizat, recent, maestrul internațional.

Succes pe mai departe!

M.M.





# magazin • magazin • magazin

## Aventurile lui Trică marinarul

Odată și odată Trică trebuie să învețe să înnotă. Ca marină, l-a început să înnotă în vodă, 4x100, ajungând la sosire prin procedeul zig-zag-ării. De data asta frica de apă nu se mai manifestă, ea în co-



pilărie, dimineață, pentru că acum apa îl spăla pe dinăuntru, stîngindu-l focul. A venit apoi o vreme în care și-a impus stilul fluture, seară de seară, din floare-n floare. Atunci a învățat să înnotă pe spate, dar de la un timp a început să-și piardă din rezistență. Trebuia să învețe înnotul adeverat, mai ales că de aproape un an s-a insurat, întrind cu totul la apă. Prima lecție a primit-o cînd a căzut de pe navă în mare și n-a mai dat de fund,

cum se obișnuise pe plajă, unde apa nu-i depășea genunchii. Tot atunci s-a convins că nu poate înghiții totă marea, ca să nu te înghiță ea pe tine. Cu greu a fost scos la suprafață, cu cîrligul măcaralei de la bord, echipajul navei constatănd că, în scurt timp, Trică a luat masiv în greutate. Și-a revenit după ce i-au scos apa „Neapărat trebuie să-nvăț să înnot!” au fest primele sale cuvinte, atunci cînd le-a putut rosti. Văzind că trăiește, comandanțul l-a trimis la bazinele de înnot, să ia cîteva lecții. Neșansa i-a suris din nou, găsind acolo o profesoră de înnot, aşa că în primele ore abia a prins curaj să se dezbrace, d-apoi să se mai arunce și-n apă... Cu echipamentul permis de la magazionerul navei, un slip gen bermude, Trică a plutit în bazin cîteva minute bune, echipamentul făcindu-se parașută sau, mai bine zis, plută de salvare, balon unplut cu aer.

Apoi a început calvarul. Profesoara, observînd că nu mai mișcă, s-a aruncat după el. L-a scos din apă leșinat și-a început să-l facă respirație gură la gură. Așa lecții mai că i-ar fi plăcut, numai că de fiecare dată trebuie să se înnece puțin. „N-am putea să exersăm procedeul acesta fără să mal mă arunc în apă?” o întrebă marinarul nostru pe profesoră, cînd și-a revenit ultima oară din leșin, numai că de data asta zări deasupra un antrenor, care-i explică faptul că doamna și-a terminat orele și-acum o înlocuiește el...

Revenit la navă, Trică se laudă la comandanță că de înnotat a invățat, dar s-a săturat de sărutat.

Adevărată lecție de înnot a venit, totuși, într-un marș cu navă, în Mediterană, unde, păstrînd tradiția, Trică a mai căzut odată pește bord. A fost un bun prilej de a cunoaște fauna marină, prin apariția unui rechin. Momentul întîlnirii a fost foarte emoționant, cel puțin pentru Trică. Așa facînd din cîteva mișcări de mîini și de picioare Trică ajunse pînă hât sus, pe catarg, de l-ar fi invidiat și Tarzan...

Revenit acasă, se ambiționa să învețe toate stilurile de înnot, să învețe și chiar antrenor la fetele care nu știau să înnoate și păreau că-ea pătit el cu profesoră, ba mai mult. Astă pînă a prins de veste nevastă-sa și l-a lăsat, aşa încît Trică, pentru cîteva zile a revenit la primul său stil de înnot: 4x100 vodă. Numai vestea că urma să plece cu navă în America l-a mai consolat un pic. Dar despre această aventură, în episodul următor.

Anamie GAGNIUC

## Din codul manierelor... marinărești

### ETICHETA LA BORD

Multe dintre tradițiile atestate ca norme stricte de conduită la bord încă din epoca velierelor, s-au perpetuat de-a lungul secolelor, remarcîndu-se și astăzi în maniere, atitudini și norme restrictive care se regăsesc atât în regulamentele militare specifice fiecărei flote, cât și în obișnuințe, manifestări sau festivități de sorginte arhaică cu specific marinăresc.

### RÂBDARE ȘI TUTUN

*La bordul velierelor înzestrate cu tunuri și praful de pușcă necesar, membrilor echipajului le era interzis să dețină asupra lor mijloace de aprins jocul. În acest scop, în locuri special amenajate, erau amplasate felinare cu ulei de la care marinarii puteau să-si aprindă pipete sau trabucile. Pe timpul activităților curente de la bord, fumatul era interzis prin regulament, stingerea lămpilor fiindordonată și urmărită cu severitate de ofițerul de gardă pe navă. Reguli se mențineau și astăzi pe timpul unor exerciții tactice și antrenamente de specialitate, al refacerii plinurilor de combustibil sau al ambarcarilor munitionilor.*

### ATENȚIE LA SCHELĂ

*Cind era vizitată o navă britanică aflată în larg, iar marea nu permitea utilizarea scării la bord, oaspetele era urcat pe puncte cu o plasă sau un coș. În aceste condiții, ofițerul de gardă chema cîțiva marinari care ajutau oaspetele să debarcă.*

*Numărul lor depindea de gradul vizitatorului: 2 pentru locotenent, 6 pentru căpitan, 8 pentru amiral. Astfel s-a creat obișnuința de a se întâmpina oficialitățile cu o gardă de onoare.*

*„Relicva” aceluia fluerat din silfie, menit să avertizeze că în coș sau plasă se află ofițeri și nu mărfuri, a devenit „onorul cu silfcea” practicat și astăzi. Obiceiul s-a transformat în regulă de politețe, acordată atât la sosirea că și la plecarea ofițerilor de la bord.*

Căpitan de rangul III  
Jean PICINGINE



Incinta PORT  
Telefon — 40-1-614865  
Telex — 14226  
Fax — 40-1-611651

# SANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

TRADIȚII — 100 DE ANI DE EXISTENȚĂ, FONDAT ÎN 1892

## CAPACITĂȚI CONSTRUCȚII NOI :

— conceput pentru a realiza nave cu tonaj de pînă la 200.000 Tdw, S.N.C. este CEL MAI MARE săntier naval din Marea Neagră și unul din mariile săntiere ale LUMII.

PRODUCTE: — **VRACHIERE** de 55.000 Tdw, 65.000 Tdw, 100.000 Tdw și 165.000 Tdw.

— **PETROLIERE** 35.000 Tdw, 150.000 Tdw

— **FERIBOTURI** — 12.000 Tdw

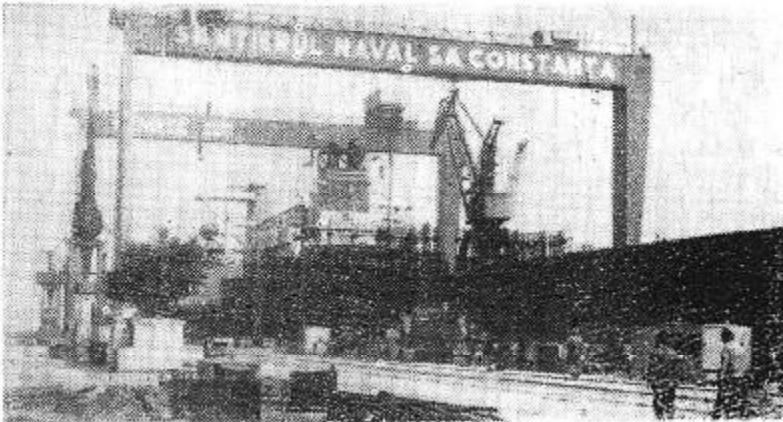
— **DOCURI PLUTITOARE** — 10.000 și 20.000 tf

— **ECHIPAMENT** — pentru platforme de foraj

## REPARAȚII :

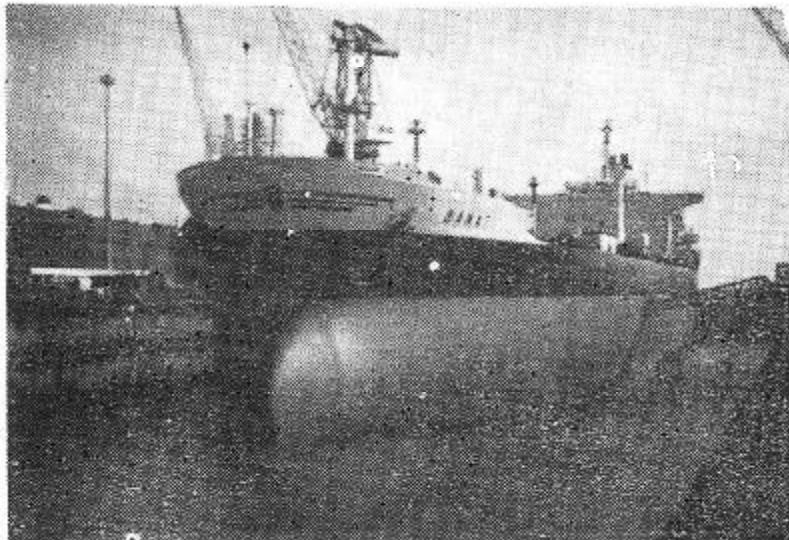
- Bazinile și utilajele moderne permit S.N.C. să efectueze orice lucrări de reparații și la ORICE TIP DE NAVĂ, pînă la 200.000 tdw și

- Se pot repara SIMULTAN 20 de nave comerciale



## PRINCIPALELE DOTĂRI ȘI ECHIPAMENTE

- 2 docuri USCATE de 200.000 tdw și 160.000 tdw
- 2 docuri PLUTITOARE de 15.000 tf și 8.000 tf
- 2 macarale capră cu o capacitate de ridicare de 480 tf fiecare
- macarale portal de 120 t
- cheuri cu o lungime de 2.500 m
- platforme de montaj întinse pe 5 hectare
- hale de construcție
- echipamente de curățire și vopsire



S.N.C. =  
TRADIȚIE,  
TEHNOLOGIE MODERNĂ  
SPECIALIȘTI DE CLASĂ

PRESTIGIU  
PROFESIONAL

